VERKEHRSTECHNIK

38. JAHRGANG DER ZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORTWESEN UND STRASSENBAU

ZENTRALBLATT FÜR DAS GESAMTE LAND-, WASSER- UND LUFTVERKEHRSWESEN
ORGAN DES VEREINS DEUTSCHER STRASSENBAHNEN, KLEINBAHNEN U. PRIVATBAHNEN E. V.
ORGAN DES INTERNATIONALEN STRASSENBAHN- UND KLEINBAHNVEREINS

SCHRIFTLEITER: PROFESSOR DR.-ING. ERICH GIESE · BERLIN
PROFESSOR DR.-ING. F. HELM / OBER-REG.-BAURAT W. WECHMANN

Bezugspreis (Inland): Vierteljährlich M 6.–, Einzelheft M 1.50
Bestellungen können jederzeit aufgegeben werden
Die Verkehrstechnik erscheint am 5., 15. und 25. eines jeden Monats
Fernsprecher: Moritzplatz 11800-11852

Anzeigenpreis: 1/1 Seite M 700,–, 1/2 Seite M 375.–, 1/4 Seite M 200.–. (Für Vorzugsplätze besondere Preise). Die viergespaltene Millimeterzeile M 1.00. Auf diese Preise 20% Teuerungszuschlag
Rabatt laut Tarif. Erfüllungsort: Berlin-Mitte

Geschäftsstelle: Berlin SW, Kochstraße 22-26. Drahtanschrift: Ullsteinhaus Verkehrstechnik Berlin

VERLAG ULLSTEIN ✶ ★ ✶ BERLIN UND WIEN

33. HEFT | 25. NOVEMBER | 1921

Inhaltsverzeichnis.

Vergleich der Stromlieferungsverordnung und der Straßenbahnverordnung.

Vom Geheimen Bergrat Ziekursch, Direktor beim Reichskommissar für die Kohlenverteilung, Berlin.*)

Eine Anzahl von Gemeinden hat gleichzeitig mit den Elektrizitätslieferungsverträgen auch Verträge abgeschlossen, nach denen der Konzessionsnehmer verpflichtet ist, neben der Errichtung eines Elektrizitätswerkes auch eine Straßenbahn zu bauen und zu betreiben. In vielen Fällen ist sowohl die Versorgung der Gemeinde mit Kraft und Licht wie die Erbauung und der Betrieb der Straßenbahn in ein und demselben Vertrage behandelt.

Auf Grund der Verordnung über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Preisen bei der Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser vom 1. Februar 1919 (RGBl. S. 135) ist der Konzessionsnehmer, falls der Vertrag vor dem 4. Febr. 1919 abgeschlossen ist, berechtigt, Aenderung dieser Abmachungen insbesondere Erhöhung der Lieferpreise zu verlangen, wenn infolge der Kriegsverhältnisse die Höhe der Selbstkosten seit der Zeit der letzten Preisvereinbarung so gewachsen ist, daß das Anwachsen bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht vorauszusehen war und daß billigerweise die Tragung der Mehrkosten dem Lieferer allein nicht zugemutet werden kann.

Durch die Verordnung vom 21. Febr. 1920 (RGBl. S. 255) über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen ist den Unternehmern von Straßenbahnen unter den gleichen Voraussetzungen das Recht gegeben worden, Aenderungen der vereinbarten Beförderungspreise zu verlangen. Durch die Verordnung vom 23. März 1921 (RGBl. S. 344) ist dieses Recht ausgedehnt worden auf Vereinbarungen, die eine das Maß der Billigkeit übersteigende Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung von Straßen, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne oder zu Abgaben vom Gewinn oder von den Roheinnahmen enthalten.

Es darf wohl als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, daß die wirtschaftliche Lage der Straßenbahnen, namentlich in den mittleren und kleineren Städten, eine sehr ungünstige ist. Auf Grund der Verordnung vom 21. Febr. 1920 haben die Straßenbahnbeförderungspreise eine Höhe erreicht, die eine weitere Steigerung ausschließt. Die Straßenbahnunternehmer versuchen infolgedessen jetzt auf Grund der Verordnung vom 23. März 1921 von der vertraglichen Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung der Straßen und von den vertraglich festgelegten Abgaben vom Gewinn bezw. von den Roheinnahmen freizukommen. In den Fällen nun, in denen — wie eingangs erwähnt — die Lieferung von Licht und Kraft in demselben Vertrage festgelegt ist, wie die Errichtung und der Betrieb der Straßenbahn, ist zunächst die Frage aufgetaucht, ob für Streitigkeiten, die sich aus diesem Vertrage entwickeln, die auf Grund der Verordnung vom 1. Febr. 1919 bestellten Schiedsgerichte zuständig sind oder die Schiedsgerichte auf Grund der Verordnung vom 21. Febr. 1920 bezw. vom 23. März 1921. Diese Frage wird im allgemeinen nach dem Klagebegehren zu entscheiden sein. Richtet sich die Klageforderung in erster Linie auf eine Erhöhung der Preise für Licht und Kraft, so wird, auch wenn diese Forderungen mit der ungünstigen Lage des Straßenbahnbetriebes begründet werden, das Schiedsgericht auf Grund der Verordnung vom 1. Febr. 1919 zuständig sein. Gehen die Forderungen auf eine Erhöhung der Fahrpreise oder auf eine Aufhebung oder Verringerung der Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung von Straßen, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne oder zur Verringerung der Abgaben vom Gewinn oder den Roheinnahmen hinaus, so wird das Schiedsgericht auf Grund der Verordnung vom 21. Febr. 1920 bezw. vom 23. März 1921 zu entscheiden haben. Sind die Forderungen sowohl auf eine Erhöhung der Strompreise wie auf eine Erhöhung der Fahrpreise bezw. auf eine Aufhebung oder Verringerung der Verpflichtung zur Straßenunterhaltung gerichtet, so müssen unter Umständen gleichzeitig zwei verschiedene Schiedsgerichte über die Klageforderungen entscheiden. Daß dies, abgesehen von der Umständlichkeit, die für die Parteien damit verbunden ist, gesondert ihre Interessen vor zwei Schiedsgerichten gleichzeitig wahrzunehmen, mißlich ist, bedarf keiner

*) Verordnung über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Preisen bei der Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser vom 1. Februar 1919/11. März 1920 und Verordnungen über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen vom 21. Februar 1920 und vom 23. März 1921. — Vgl. auch den nachfolgenden Aufsatz des Regierungsrat a. D. Roffhack, der die gleiche Angelegenheit behandelt.)

näheren Begründung. Wenn auch die einzelnen Forderungen an sich verschieden sind, so werden von den Schiedsgerichten doch stets auch gewisse grundsätzliche Fragen und Verhältnisse in Betracht gezogen werden müssen, die für beide Arten von Forderungen von Bedeutung sind. Es kann deshalb zu den größten Unzuträglichkeiten führen, wenn über die eben genannten Forderungen von den Schiedsgerichten verschieden entschieden und so in das Verhältnis der Parteien eine völlige Rechtsunsicherheit gebracht wird. In solchen Fällen ist daher den Parteien dringend zu raten, über die Zuständigkeit des Schiedsgerichtes Vereinbarungen zu treffen. Die Bestimmung des § 2, Ziffer 2 der Bekanntmachung über die Schiedsgerichte für die Erhöhung von Preisen bei der Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser vom 5. März 1919/18. März 1920 bietet hierzu die Möglichkeit. Nach dieser Bestimmung kann nämlich das Schiedsgericht in besonders wichtigen Fällen beschließen, daß die Zahl der Beisitzer auf vier erhöht wird. Hierdurch bietet sich die Möglichkeit, daß jede Partei in das Schiedsgericht zwei Schiedsrichter entsendet, von denen der eine auf dem Gebiete der Stromlieferung, der andere im Straßenbahnwesen besonders erfahren ist.

Von mindestens ebenso großer Bedeutung, wie die Frage der Zuständigkeit, ist die weitere Frage, ob das Schiedsgericht bei Anträgen, die auf Erhöhung der Strompreise hinauslaufen, in Fällen, in denen die Stromlieferung und der Straßenbahnbetrieb in ein und demselben Vertrage geregelt sind, lediglich die Verhältnisse des Elektrizitätswerkes unter Außerachtlassung des Straßenbahnbetriebes zu prüfen und ob im umgekehrten Falle bei Forderungen, die sich auf die Verordnung vom 21. Febr. 1920 oder 23. März 1921 stützen, das Schiedsgericht lediglich die Betriebsverhältnisse der Straßenbahn in den Kreis seiner Betrachtungen zu ziehen hat ohne Rücksicht auf die finanzielle Lage des Elektrizitätswerkes.

Nach den Leitsätzen, die der Reichskommissar für die Kohlenverteilung zu der Verordnung vom 1. Febr. 1919 erlassen hat*), ist lediglich das Lieferungsunternehmen als solches zu berücksichtigen. Als Beispiel wird daselbst darauf hingewiesen, daß bei gemeindeeignen Werken zur Erhaltung der technischen und wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Unternehmens auch dann Preiserhöhungen eintreten sollen, wenn die Gemeinde in der Lage wäre, zur Erhaltung der technischen Leistungsfähigkeit andere Hilfsmittel (Steuern) in Anspruch zu nehmen. Aus diesem Leitsatz ergibt sich, daß, wenn beispielsweise mehrere Elektrizitätswerke dem gleichen Eigentümer gehören und einzelne Werke gut rentieren, eine Preiserhöhung bei den ungünstig arbeitenden Werken nicht unter Hinweis auf die Rentabilität der übrigen, dem gleichen Eigentümer gehörenden Werke abgelehnt werden darf. Es ist eben lediglich das Lieferungsunternehmen als solches zu berücksichtigen.

Der Grund, aus dem heraus in den Leitsätzen zu der Verordnung vom 1. Febr. 1919 ausdrücklich darauf hingewiesen ist, daß nur das Lieferungsunternehmen als solches zu berücksichtigen ist, ist offenbar der, daß die Verordnung vom 1. Febr. 1919 in erster Linie den Lieferern von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser Preiserhöhungen zubilligen will und dabei von dem Gedanken ausgeht, daß für das Werk keine Veranlassung vorliegt, die Erzeugnisse unter den Herstellungskosten zu liefern. Die Verordnung vom 1. Febr. 1919 spricht zwar im § 1 davon, daß auch sonstige Abänderungen der Lieferungsverträge gefordert werden können, betont aber durch die Worte „insbesondere Erhöhung der Lieferpreise", daß der Schwerpunkt auf den Lieferpreisen liegt, das heißt, in der Tarifgestaltung nicht in der Frage der Abänderung der Bedingungen des Konzessionsvertrages.

In den Leitsätzen, die zu den Verordnungen vom 21. Febr. 1920 und vom 23. März 1921 erlassen sind, findet sich kein analoger Hinweis darauf, daß auch in diesen Fällen nur das Unternehmen als solches zu berücksichtigen ist. Es liegt aber auf der Hand, daß bei Anwendung der Verordnung vom 21. Febr. 1920 die Schiedsgerichte in gleicher Weise vorzugehen haben. Es folgt dies einmal daraus, daß diese Verordnung aus den gleichen Gesichtspunkten heraus erlassen worden ist, wie die Verordnung vom 1. Febr. 1919, der sie auch äußerlich nachgebildet ist. Auch sie will den Unternehmern durch Erhöhung der Fahrpreise die Hilfe bringen, die zur Erhaltung der im öffentlichen Interesse liegenden Lebensfähigkeit der Bahnen erforderlich ist. Erst als sich dieser Weg nicht mehr als gangbar erwies, weil die Fahrpreise eine Höhe erreicht hatten, die eine weitere Steigerung ausschloß, wurde durch die Verordnung vom 23. März 1921 die Möglichkeit geschaffen, durch Abänderung der Bedingungen des Konzessionsvertrages die Lebensfähigkeit des Unternehmens zu erhalten. Demzufolge sind hier die Voraussetzungen andere, als bei der Verordnung vom 1. Febr. 1919 und vom 21. Febr. 1920, denn hier handelt es sich nicht mehr darum, daß der Unternehmer für seine Leistungen die Preise erhält, die er nach Lage der Dinge bekommen muß, sondern es soll durch den Wegfall von Leistungen des Unternehmers an den Konzessionsgeber dem Werke die Möglichkeit zur Erfüllung seiner öffentlichen Aufgaben geschaffen werden. Die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes soll also gewissermaßen auf Kosten eines Dritten, des Konzessionsgebers, ermöglicht werden. Deshalb entsteht die Frage, ob in diesem Falle nicht das Lieferungsunternehmen als Ganzes zu betrachten ist.

Ausgehend von dem Gesichtspunkte, daß die Erhaltung des Unternehmens im öffentlichen Interesse liegt, wird man genau wie bei den Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken folgern können, daß, falls das Bahnunternehmen rechtlich oder faktisch eins von mehreren Vermögensstücken ein und desselben Besitzers ist, dessen sonstige Vermögenslage nicht maßgebend ist. Es darf also zum Beispiel ein notleidendes Konzernwerk eines potenten Konzerns nicht anders behandelt werden, als ein alleinstehendes Werk. Wohl aber wird man bei dem hier in Rede stehenden Falle, bei dem die Stromlieferung und der Betrieb des Bahnunternehmens durch einen einzigen Vertrag geregelt ist, sowohl die Ergebnisse aus der Stromlieferung wie aus dem Bahnunternehmen in Rücksicht ziehen müssen. Dies leuchtet sofort ein, wenn man unterstellt, der Unternehmer erhalte für die Lieferung des elektrischen Stromes so hohe Preise, daß er daraus die Verluste, die ihm bei dem Betriebe der Straßenbahn entstehen, nicht nur decken kann, sondern auch durch ausreichende Abschreibungen oder Rückstellungen der zu erneuernden Anlageteile sowohl im Elektrizitätswerk wie beim Straßenbahnbetriebe Sorge tragen kann. In diesem Falle liegt keinerlei Veranlassung vor, ihm für den an sich unrentablen Straßenbahnbetrieb Erleichterungen zu gewähren, da er in der Lage ist, die ihm obliegenden öffentlichen Ausgaben sowohl auf dem Gebiete der Stromabgabe wie auf dem Gebiete des Straßenbahnbetriebes zu erfüllen. Keine der drei wiederholt genannten Verordnungen hatte aber die Absicht, den Unternehmer besser zu stellen, als er ohne Eintritt der Kriegsfolgen gestanden hätte. Es liegt also in diesem Falle keinerlei Veranlassung vor, ihn von den lästigen Bedingungen des Konzessionsvertrages zu befreien.

Liegt der Fall so, daß die Strompreise gerade ausreichen, um die technische und wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Elektrizitätswerkes zu erhalten, während der Straßenbahnbetrieb unwirtschaftlich ist, so wird bei einer Betrachtung des Unternehmens als Ganzes sich unter Umständen die Möglichkeit bieten, dem Straßenbahnbetriebe die erstrebte Hilfe durch eine Erhöhung der Strompreise zu verschaffen, eine Möglichkeit, die nicht bestehen würde, falls das Schiedsgericht gezwungen wäre, nur das Straßenbahnunternehmen als solches zu berücksichtigen. Hierbei ist allerdings im Auge zu behalten, daß die Strompreiserhöhung nur dann möglich ist, wenn der gesamte Strom entweder von dem Elektrizitätswerk an die Gemeinde geliefert wird, die ihn ihrerseits an die Abnehmer weitergibt, oder wenn die Stromabgabe nur zu Tarifsätzen erfolgt. Hat das Elektrizitätswerk noch besondere Stromliefe-

*) Leitsatz A. I. 1 der Bekanntmachung vom 19. Juni 1919, veröffentlicht in Nr. 37 des „Reichsanzeigers" vom 21. Juni 1919.

rungsverträge mit Großabnehmern abgeschlossen, so sind bei Berücksichtigung der Preisgestaltung für diese Großabnehmer nur die Verhältnisse bei dem Elektrizitätswerk und nicht bei dem Straßenbahnbetrieb in Rücksicht zu ziehen, weil in dem Vertrage, der zwischen dem Großabnehmer und dem liefernden Elektrizitätswerk geschlossen ist, in der Regel von dem Straßenbahnbetrieb überhaupt nicht die Rede ist. In einem derartigen Falle würden die Strompreise, die der Großabnehmer zu zahlen hat, in einem auffälligen Mißverhältnis stehen zu den Preisen der Tarifabnehmer, so daß hier dem Schiedsgericht gewisse Grenzen gezogen sind. Sind aber derartige Großabnehmer nicht vorhanden, so kann bei einer Betrachtung des Unternehmens als Ganzes unter Umständen dem Straßenbahnbetrieb eine wirksame Hilfe dadurch geleistet werden, daß die Stromabnehmer mit dazu beitragen, das Straßenbahnunternehmen wirtschaftlich zu machen. Diese Hilfe würde nicht möglich sein, wenn das Schiedsgericht nur das Straßenbahnunternehmen als solches in Betracht zieht.

Diese Erwägungen in Verbindung mit der Entstehungsgeschichte der Verordnung vom 23. März 1921 zeigen, daß bei Anwendung dieser Verordnung im Gegensatz zu der Verordnung vom 1. Febr. 1919 und der Verordnung vom 21. Febr. 1920 in dem vorliegenden Falle das Unternehmen als Ganzes zu berücksichtigen ist.

Auslegung der Verordnung vom 23. März 1921 zur Abänderung der Verordnung über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Straßenbahnen usw. vom 21. Februar 1920.

Von Regierungsrat a. D. Direktor Roffhack, Bremen.*)

Zu den Erscheinungen des gegenwärtigen Daseinskampfes der privaten Straßenbahnen, die auf der Ausgabenseite ihrer Gewinn- und Verlustrechnung durch die Geldentwertung, gleich Handel, Industrie, Gewerbe und Handwerk, schwer belastet werden, ohne jedoch wie diese ihr auch auf der Einnahmenseite, d. h. bei der Bemessung der Beförderungspreise, folgen zu können, gehören die Schiedsstreitigkeiten mit den Stadtgemeinden auf Grund der Verordnung vom 23. März 1921 zur Abänderung der Verordnung über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen vom 21. Februar 1920 (RGBl. S. 344). Diese Verordnung gestattet bekanntlich eine schiedsrichterliche Aenderung von Vereinbarungen zwischen Straßenbahnen und Stadtgemeinden, die eine das Maß der Billigkeit übersteigende Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung von Straßen, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne oder zu Abgaben vom Gewinn oder von den Roheinnahmen enthalten. Voraussetzung des schiedsrichterlichen Eingriffs in bestehende Verträge ist, daß das Wachsen der Selbstkosten infolge der Verhältnisse des Krieges und der Uebergangswirtschaft bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht vorauszusehen war und daß billigerweise die Tragung der Mehrkosten den Bahnen allein nicht zugemutet werden kann. Das Ziel der Verordnung ist, laut Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 7. April 1921 (RGBl. S. 480) in Verbindung mit seiner darin in Bezug genommenen früheren Bekanntmachung vom 7. Oktober 1920 (RGBl. S. 1712), die Erhaltung der Lebensfähigkeit und technischen Leistungsfähigkeit der Bahnen zum allgemeinen Nutzen, wobei auch auf eine angemessene Verzinsung Rücksicht zu nehmen ist, soweit sie nicht schon vor dem Kriege notleidend waren. Bei der gegenwärtigen, in ihren Ursachen und Folgeerscheinungen klar zu Tage liegenden Notlage der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Straßenbahnen verursacht der Nachweis, daß ihre Lebens- und technische Leistungsfähigkeit bedroht ist, im Einzelfall regelmäßig keine Schwierigkeiten.

Dies gilt namentlich dann, wenn der die Befreiung von unbilligen Verpflichtungen nachsuchende Betrieb allein steht, mithin wirtschaftlich ganz auf sich selbst angewiesen ist. Aber auch wenn er nicht allein steht, sondern eines von mehreren oder gar zahlreichen Gliedern eines Konzerns bildet, kommt es nur auf seine eigene, nicht auf die finanzielle Lage des Konzerns an. Solchen Konzernen, die in der Regel lauter mehr oder weniger notleidende Straßenbahnen, daneben aber besser rentierende Elektrizitätswerke umfassen, übrigens — ein Zeichen der Zeit! — z. T. damit umgehen, ihren Geschäftsbetrieb auf andersartige, vom ursprünglichen Gegenstand des Unternehmens völlig abweichende, lohnendere Unternehmungen auszudehnen, kann auf die Dauer nicht zugemutet werden, die Ueberschüsse, die ihnen aus den Elektrizitätswerken usw. zufließen, zum allgemeinen Nutzen, aber zum Schaden der ihnen anvertrauten Privatinteressen zur Deckung der Fehlbeträge der Straßenbahnen zu verwenden. Uebrigens wachsen unter den heutigen Verhältnissen Fehlbeträge rasch ins Uferlose.*) Da sie auch durch die Betriebspflicht nicht gezwungen sind, unwirtschaftliche Betriebe auf eigene Kosten, lediglich im öffentlichen Interesse, fortzuführen, so würden sie, wenn ihnen die Hilfe auf Grund der Verordnung vom 23. März 1921 versagt bliebe, genötigt sein, die notleidenden Einzelbetriebe stillzulegen. Dies würde dem oben angeführten Zweck der Verordnung zuwiderlaufen. Käme es auf die Gesamtlage des Konzerns an, so könnte ferner der Unternehmer für eine gut rentierende Straßenbahn eine noch weitere Verbesserung ihrer Vertragsgrundlage fordern, wenn er nachweisen kann, daß seine übrigen, auf andere Weise nicht zu rettenden Betriebe die Gewinne des in Frage stehenden Unternehmens aufzehren. Die eine Stadtgemeinde würde sich somit, ohne daß dies in den örtlichen Straßenbahnverhältnissen begründet wäre, zum Nutzen anderer Städte eine Verschlechterung ihrer Vertragsstellung gefallen lassen müssen, eine zwar logisch unabweisliche, aber praktisch unhaltbare Schlußfolgerung. Die Beurteilung der Gesamtlage großer Konzerne würde schließlich für die Schiedsgerichte, zumal wenn gleichzeitig mehrere, denselben Konzern betreffende Schiedsverfahren an verschiedenen Orten schweben, eine kaum zu lösende Aufgabe bedeuten.

Bis hierher können Zweifel füglich nicht bestehen; auch herrscht hierüber, soweit ersichtlich, kein Streit. Wie aber, wenn Anträge auf Grund der Verordnung vom 23. März 1921 von einer notleidenden Straßenbahn gestellt werden, die — sei

---

*) Etwa gleichzeitig mit dem vorstehend veröffentlichten Aufsatz des Herrn Geheimen Bergrats Ziekursch, Müncheberg/Mark, ging uns der nachstehende Aufsatz des Herrn Regierungsrats a. D. Direktor Roffhack, Bremen, zu, der die gleiche Angelegenheit behandelt, aber zu einem entgegengesetzten Ergebnis gelangt. Bei der großen Bedeutung der ganzen Frage für die Straßen- und Kleinbahnen erscheint es uns angezeigt, beide Aufsätze gleichzeitig zum Abdruck zu bringen. Die Schriftleitung.

*) Nach Geschäftsberichten und Zeitungsnachrichten betrugen die vorjährigen Verluste der Straßenbahnen in Millionen Mark z. B. in Freiburg und Stettin 1,5, Chemnitz 1,6, Karlsruhe 2, Magdeburg 2,1, Halle und Nürnberg je 3,5, Mannheim 5,3, Breslau 6, Frankfurt a. M. 6,25, Köln 10, Düsseldorf 11,2, Leipzig 12,5, Dresden 18, Berlin 89. Einschränkungen und Stilllegungen von Betrieben, ja sogar Konkurse sind die Folge gewesen. Nicht mit Unrecht hat man die Straßenbahnen wirtschaftlich mit einem Trümmerfelde verglichen. Die Aufzählung umfaßt überwiegend städtische, aber auch private Unternehmungen. Der Unterschied liegt darin, daß für erstere im Notfall die Steuerzahler eintreten, während letztere ganz auf ihre eigenen, beschränkten Mittel angewiesen sind.

es als Konzernwerk, sei es ohne Zugehörigkeit zu einem solchen größeren Gesamtunternehmen — an Ort und Stelle mit dem den Strom liefernden Elektrizitätswerk in der Hand eines und desselben Unternehmers verbunden ist? In einem solchen Fall ist neuerdings gefordert worden, daß bei Anwendung der Verordnung vom 23. März 1921 nicht nur die finanziellen Ergebnisse des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen seien, daß vielmehr auch die Betriebsergebnisse des Elektrizitätswerks nicht außer acht gelassen werden dürften. Hier sollen mit anderen Worten Ueberschüsse des Elektrizitätswerks zur Deckung der Fehlbeträge der Straßenbahn mit verwendet werden.

Die Forderung wird wie folgt begründet: Für Straßenbahnbetrieb und Elektrizitätswerk bestehe ein einheitlicher „Konzessionsvertrag"; nur als untrennbar verbundenes Gesamtunternehmen seien beide von der Stadtgemeinde vergeben worden, weil von vornherein damit zu rechnen gewesen sei, daß die Straßenbahn als der schwächere Teil vom Elektrizitätswerk unter Umständen mit durchgeschleppt werden müsse. Ferner sei zwar nach der Verordnung vom 1. Februar 1919 über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Preisen bei der Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser (RGBl. S. 135), nach den Leitsätzen zu dieser Verordnung (Bekanntmachung des Reichskohlenkommissars vom 19. Juni 1919, R. Anz. Nr. 137) unter A I 2b, sowie nach der Verordnung vom 21. Febr. 1920 über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen (RGBl. S. 255) bei der Bemessung der Strom- und Beförderungspreise lediglich die Lage des Elektrizitätswerks oder der Straßenbahn in Betracht zu ziehen; nach der hier fraglichen Ergänzungsverordnung vom 23. März 1921, die die Aenderung der Verträge mit den Stadtgemeinden zum Gegenstand habe, komme es dagegen auf die Lage des Gesamtunternehmens an.

Diese Gründe schlagen nicht durch. Trotz Zusammenfassung der „Konzessions-", richtiger „Vertragsbestimmungen" für Straßenbahn und Elektrizitätswerk in einem und demselben Rechtsakt und insbesondere trotz gleichmäßiger Regelung der sich für eine solche Regelung eignenden Punkte, wie Kaution, Abgabenpflicht, Heimfallrecht usw., bleiben Straßenbahn und Elektrizitätswerk nach Wesensart und Zweckbestimmung völlig verschiedene Betriebe. Auch sonst ist ja die Regelung grundverschiedener Gegenstände in einem Vertrage, wenn die Vertragsteile überall dieselben sind, nichts Ungewöhnliches. Auch rechtlich ist der Vertrag kein einheitlicher, da die Bestimmungen, soweit sie sich auf das Elektrizitätswerk beziehen, aus dem Wegeeigentum der Stadtgemeinde entspringen und daher privatrechtlicher Natur sind, während die Zustimmung der Stadtgemeinde zum Betrieb der Straßenbahn gemäß § 6 des Kleinbahngesetzes auf ihrer öffentlichrechtlichen Wegeunterhaltungspflicht beruht und als ein öffentlichrechtlicher Akt erscheint. Diese Zustimmung kann im Fall der Verweigerung durch die Kommunalaufsichtsbehörde ergänzt werden. Nur für die Straßenbahn, nicht für das Elektrizitätswerk besteht ferner öffentlichrechtliche Betriebspflicht. (§§ 7 und 11 des Kleinbahngesetzes.) — Weiter kommt es nicht darauf an, daß die Vertragsteile von vornherein damit gerechnet haben, daß das Elektrizitätswerk unter Umständen Fehlbeträge des Straßenbahnbetriebes zu decken haben würde. Ganz abgesehen davon, daß dabei keinesfalls an Fehlbeträge in dem heutigen Ausmaß gedacht sein kann, handelt es sich bei Anwendung der Verordnung vom 23. März 1921 nicht darum, zu ermitteln, was der Parteiwille war, als der Vertrag geschlossen wurde. Vielmehr ist jedem der beiden Betriebe unter den heutigen, völlig veränderten Verhältnissen, nach Maßgabe der für Elektrizitätswerke und Straßenbahnen gesondert erlassenen Verordnungen, die Lebensfähigkeit und technische Leistungsfähigkeit zu sichern. Nicht bestehende Verträge auszulegen, sondern, unter Abänderung des ursprünglichen Vertragsinhalts, neues, zeitgemäßes Vertragsrecht zu schaffen, sind die Schiedsgerichte berufen. Danach kommt, wenn etwa eine Deckung von Fehlbeträgen der Straßenbahn durch das Elektrizitätswerk vor dem Kriege stattgefunden haben sollte, dieser Tatsache für die Entscheidung des Schiedsgerichts Bedeutung nicht um der ursprünglichen, nicht mehr maßgebenden Parteiabsicht willen zu. Nur insoweit ist sie von Belang, als eine Verbesserung der Lage der Bahnunternehmungen im Vergleich zu derjenigen, wie sie sich ohne die Wirkung des Krieges und der Umwälzung ergeben hätte, durch die Leitsätze zur Ergänzungsverordnung vom 23. März 1921 ausdrücklich ausgeschlossen ist. (II Ziffer 5 Bktm. v. 7. Okt. 1920.) Auf eine Verhütung der das bisherige Maß übersteigenden Fehlbeträge aber muß das Schiedsgericht aus dem Grunde Bedacht nehmen, weil sonst das Ziel der Verordnung nicht erreicht werden kann. — Auch die Unterscheidung ist nicht haltbar, daß zwar bei der Bemessung der Strom- und Beförderungspreise auf Grund der Verordnungen vom 1. Febr. 1919 und 21. Febr. 1920 nur das Lieferungsunternehmen als solches in Betracht zu ziehen sei, weil es sich dabei lediglich um dessen Verhältnis zum Abnehmer handele und weil sich die Preise für die Einzelleistung selbstverständlich nach den Unkosten des Lieferungsunternehmens richten müßten, daß sich dagegen die Ergänzungsverordnung vom 23. März 1921 auf den „Konzessionsvertrag" zwischen Unternehmer und Stadtgemeinde beziehe, so daß hier das gesamte Vertragsverhältnis berücksichtigt werden müsse. Bei allen Verordnungen kommen vielmehr „Abmachungen" oder „Vereinbarungen" zwischen Stadtgemeinde und Unternehmer in Frage; teils handelt es sich um einen Eingriff in das vertragliche Recht der Stadtgemeinde, die Tarife mitzubestimmen, teils um die Aenderung sonstiger den Betrieben nachteiliger Vertragsbestimmungen. Es ist daher nicht einzusehen, weshalb beispielsweise bei einer Aenderung des Fahrplans auf Grund der Ergänzungsverordnung, die übrigens, nicht anders wie die Fahrpreiserhöhung, in erster Linie den Fahrgast, nicht die Stadtgemeinde berührt, die Lage des Gesamtunternehmens, bei der Fahr- und Strompreiserhöhung dagegen die des Einzelbetriebes den Ausschlag zu geben hätte. Nirgends in den Verordnungen und Leitsätzen, in den Gesetzesmaterialien oder Kommentaren findet sich ein Anhaltspunkt für die geforderte unterschiedliche Auslegung. Vielmehr bestimmen die die Schiedsgerichte bindenden Leitsätze zur Elektrizitätsverordnung unter A I 2b ohne Einschränkung, daß bei Preiserhöhungen, „lediglich das Lieferungsunternehmen als solches zu berücksichtigen" sei. (Bekanntmachung des Reichskohlenkommissars vom 19. Juni 1919.) Entsprechend schreibt Kauffmann in seinen Erläuterungen zur Verordnung vom 21. Febr. 1920*): „Hinzuzufügen wäre noch, daß die Bahnunternehmungen allein aus sich selbst heraus zu beurteilen sind, daß also, wenn der Unternehmer noch andere besser rentierende Vermögensstücke besitzt, der dort zu erwirtschaftende Nutzen nicht auf das Bahnunternehmen angerechnet werden darf (eine Frage, die z. B. im Verhältnis zwischen Elektrizitätswerk und Straßenbahn öfter brennend werden wird)." Nach diesen Vorgängen würde es der Reichsverkehrsminister nicht unterlassen haben, in seinen Leitsätzen zur Ergänzungsverordnung vom 23. März 1921 darauf hinzuweisen, daß von den Schiedsgerichten bei Anwendung dieser Verordnung, abweichend von den früheren Verordnungen, nicht nur die auf die Straßenbahn, sondern auch die auf das Elektrizitätswerk bezüglichen Vereinbarungen dann zu berücksichtigen seien, wenn über beide Betriebe ein Vertrag geschlossen ist. Auch bei den Vorverhandlungen über den Erlaß der Ergänzungsverordnung ist von einer solchen Unterscheidung mit keinem Wort die Rede gewesen. — Aehnlich wie beim Konzern würde sich auch hier die unhaltbare Schlußfolgerung ergeben, daß eine Verbesserung der an sich keiner Verbesserung bedürftigen Vertragsgrundlage eines

*) „Zeitschrift für Kleinbahnen", April 1920, Heft 4, S. 141.

Elektrizitätswerks nur um der vertraglich mit ihr verbundenen Straßenbahn willen verlangt werden könnte. Einem Konzern ferner, der in der Hauptsache durch gemeinsame Verträge verknüpfte Straßenbahnen und Elektrizitätswerke betreibt, würde die Möglichkeit der Fortführung der Straßenbahnen entzogen, wenn er zur Deckung ihrer Fehlbeträge die Ueberschüsse der Elektrizitätswerke verwenden müßte, statt Befreiung von den die Straßenbahnen erdrückenden Vertragslasten erwirken zu können. Käme es auf das Gesamtunternehmen, nicht auf den Einzelbetrieb an, so müßte schließlich das Elektrizitätswerk für die notleidende Straßenbahn nicht nur mit seinen Ueberschüssen, sondern, soweit diese allein nicht ausreichen, auch dadurch eintreten, daß die Strompreise erhöht würden. Der nicht fahrende Stromverbraucher würde alsdann im Interesse des Fahrgastes Licht und Kraft höher bezahlen müssen, als dies an sich gerechtfertigt wäre. Auch dies wäre eine sachlich nicht haltbare Folge. Sie verstieße überdies gegen den weiter oben angeführten Leitsatz, daß es, so weit es sich um die Preisbemessung handelt, allein auf die Lage des Lieferungsunternehmens ankommt.

Alle diese Erwägungen führen dahin, daß die drei in Betracht kommenden, für Elektrizitätswerke und Straßenbahnen gesondert erlassenen Verordnungen jeden dieser Betriebe durch Aenderung, sei es auf die Tarife, sei es auf sonstige bestimmte Punkte bezüglicher Vereinbarungen mit den Stadtgemeinden in den Stand setzen wollten, aus eigener Kraft zum allgemeinen Nutzen die Stürme der Zeit zu überstehen. Möchten die auf Grund der Ergänzungsverordnung vom 23. März 1921 wirkenden Schiedsgerichte die ihnen danach obliegende wichtige Aufgabe einer zeitgemäßen Neugestaltung der Rechtsbeziehungen zwischen den Stadtgemeinden und den bedrängten Straßenbahnen überall richtig verstehen und, entgegen der herkömmlichen, aber vom Gesetzgeber in dem hier fraglichen Zusammenhang ausdrücklich preisgegebenen Auffassung, daß Verträge zu wahren sind („pacta sunt servanda"), vor entschlossenen Eingriffen in die bestehenden Verträge nicht zurückschrecken, soweit ihre Bestimmungen im einzelnen oder in ihrer Gesamtheit und Wechselbeziehung dem Zweck der Verordnung zuwiderlaufen. Die Besorgnis, daß dabei die Straßenbahnen auf Kosten der Stadtgemeinden zu gut gestellt werden könnten, erledigt sich dadurch, daß sie ja auch vor dem Kriege nie Dividendenbetriebe waren, sondern über eine durchschnittliche Verzinsung von 4 v. H. des Anlagekapitals nicht hinauskamen, und daß sie eine Verbesserung ihrer früheren Lage keinesfalls zu erwarten haben. Ueberdies sind sie auch nach den neuen Verordnungen in der Gestaltung ihrer Tarife nicht frei; vielmehr werden die Beförderungspreise nach wie vor durch die Aufsichtsbehörden und durch die Stadtgemeinden oder, falls eine Einigung mit diesen nicht zustande kommt, durch Schiedsgerichte bestimmt.

Der Preisvorbehalt.

Von Oberingenieur Regierungsbaumeister Hübner, Berlin

Die unsicheren inner- und außerpolitischen Verhältnisse und die damit verbundene dauernde Abwärtsbewegung des Markwertes drohen das im letzten Jahre einigermaßen wieder in Ordnung gekommene Geschäftsleben vollständig zu verwirren und wieder auf die Unsicherheit zurückzuwerfen, die als unmittelbare Nachrevolutionserscheinung noch in aller Erinnerung ist. Der Abschluß eines Geschäftes zu festen Preisen war damals beinahe unmöglich, die endgültige Festsetzung des Preises erfolgte, vielmehr erst bei Liefernug, und bezüglich der Höhe des Preises war der Käufer völlig in die Hand des Verkäufers gegeben. Handelte es sich dabei um Rohstoffe oder Halbfabrikate, die der Käufer nach Veredelung selbst weiter verkaufen wollte, so hing er mit dem Preise des Fertigfabrikates völlig in der Luft und war dadurch gezwungen, auch seinem Käufer gegenüber von der nach allen Seiten sich fortsetzenden Preisklausel Gebrauch zu machen. Diese Unsicherheit im Geschäftsleben hat dieses äußerst hemmend und schädigend beeinflußt.

Es ist zu begreifen, daß einsichtsvolle Kreise, nachdem sich jetzt wieder Anzeichen bemerkbar machen, die die Rückkehr jener ungesunden Zustände befürchten lassen, die darin ruhende Gefahr erkannt und sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dagegen gewendet haben. So hat jetzt z. B. die deutsche Baumwollindustrie kürzlich durch ihre Gesamtvertretung im Reichsverband der deutschen Industrie den Entschluß gefaßt, trotz der völlig unübersichtlichen Konjunkturverhältnisse von der Einführung eines Preisvorbehaltes abzusehen. Leider ist der Vorbehalt, den die Baumwollindustrie gemacht hat, nämlich daß auch die Lieferanten der Baumwollindustrie von der Klausel absehen, nicht völlig erfüllt.

Vor allem sind aber in der Eisen verarbeitenden Industrie in den letzten Wochen Geschäfte vielfach nur mit Preisklausel getätigt worden. Diese Tatsache berührt gerade die Eisenbahnbetriebe mit ihrem hohen Bedarf an Eisenprodukten ganz besonders.

Liegt nun aber überhaupt eine Berechtigung zur Wiedereinführung der Preisklausel vor?

Zur Beantwortung dieser Frage ist es erforderlich, die Bildung der Preise aus ihren Einzelteilen etwas näher zu betrachten. Im allgemeinen kommen in Frage:

1. Arbeitslöhne,
2. Rohstoffkosten,
3. Betriebskosten,
4. Steuern,
5. Unternehmergewinn.

Was zunächst die Arbeitslöhne anbelangt, so haben sich die Verhältnisse seit der letzten Herrschaftsperiode der Preisklausel im Jahre 1919 doch ganz wesentlich gefestigt. Wohl in allen Industriezweigen bestehen mit den Arbeitnehmern Tarifverträge, die den Arbeitgeber auf eine bestimmte Zeit bezüglich der Höhe der zu zahlenden Löhne sichern. Rechtzeitiger Abschluß neuer Tarife bewirkt, daß eine Lücke in der Uebersicht über die gültigen Löhne vermieden wird. An Stelle des Zeitlohnes ist in den meisten Betrieben wieder der Stücklohn getreten, der ebenfalls eine feste Grundlage für die Preisvorausberechnung bietet. Außerdem hat selbst bei Zeitlohn die Einzelleistung des Arbeiters, wenn sie wohl auch die Vorkriegshöhe aus bekannten Gründen noch nicht erreicht hat, wieder eine solche Stabilität erlangt, daß für einen mit seinem Betriebe vertrauten Unternehmer die Arbeitslöhne Schwierigkeiten für eine Preisberechnung nicht bieten können.

Bezüglich der Rohstoffe ergibt sich bei der Vorausbewertung eine gewisse Unsicherheit, wenn der Unternehmer bei seinem Rohstofflieferanten ebenfalls die Preisklausel anerkennen muß. Gerade hierdurch kommt zum Ausdruck, wie unheilvoll sich ein von einer Stelle ausgesprochener Vorbehalt auf andere Betriebe überträgt, welche große Bedeutung einem allgemeinen Verzicht auf die Klausel beizumessen ist, und daß jeder Geschäftsmann das größte Interesse daran hat, sich ihrer Wiedereinführung mit allen Mitteln zu widersetzen, d. h. also Angebote mit Klausel unberücksichtigt zu lassen. Es ist viel richtiger und auch wirtschaftlicher, daß der Unternehmer einem Rohstoffangebot zu einem etwas höheren, dafür aber festen Preis zustimmt, als daß er sich auf ein niedrigeres, gleitendes Angebot einläßt in der stillen Hoffnung, daß die Um-

stände, die die Preiserhöhung bewirken, vielleicht innerhalb der Lieferzeit nicht eintreten. Er überläßt also im ersteren Falle das Risiko seinem Lieferanten, der, weil er mit allen Zukunftswahrscheinlichkeiten seines Betriebes am besten vertraut ist, diese Gefahr am besten bewerten und gegen eine kleine Risikoprämie in Gestalt einer Preiserhöhung tragen kann. Die Gewähr, daß sich dieser Preisaufschlag in angemessenen Grenzen hält, ist vor Geschäftsabschluß viel eher zu erreichen als hinterher. Daher kein Einkauf von Rohstoffen mit Preisklauseln! Die bekannte Kohlenklausel des Stahlwerksverbandes wird noch besonders zu besprechen sein.

Einen weiteren Teil der Herstellungskosten bilden die Betriebskosten. Soweit sich diese aus Verzinsung und Tilgung der Fabrikanlagekosten, allgemeine Geschäftsunkosten usw. zusammensetzen, sind diese dem Unternehmer so bekannt, daß er aus ihnen die Berechtigung zur Stellung der Preisklausel nicht herleiten kann. Die weiterhin hierher gehörenden Kosten für Elektrizität, Dampfkraft usw. lassen sich auf die Kohlenkosten zurückführen. Da der Hersteller auf deren Höhe wohl kaum einen unmittelbaren Einfluß hat, so wird man hier vielleicht einer Klausel, aber nicht einer unbegrenzten, sondern einer begrenzten zustimmen können, etwa in ähnlicher Form, wie der Stahlwerkverband festgesetzt hat, nämlich daß für jede Mark, um die sich die Kohlenpreise für 1 t erhöhen, die Eisenpreise um 350 M. für 1000 kg steigen. Auch diese gleitende Bestimmung ist zwar nicht gerade angenehm, sie schafft aber zwischen Käufer und Verkäufer völlig klare Verhältnisse.

Endlich belasten den Hersteller noch die Steuern. Soweit sie bekannt sind, werden sie natürlich in den Preis eingerechnet sein. Nach Kaufabschluß eingeführte, neue Steuern, auf deren Höhe der Verkäufer ja schließlich auch keinen Einfluß hat, wird der Käufer tragen müssen.

Der letzte wesentliche Faktor zur Preisbildung ist der Unternehmergewinn. Daß dieser natürlich festbleiben muß, d. h. daß also der Verkäufer nicht nachträglich eine Erhöhung seines Gewinnbetrages vornehmen darf, kann als selbstverständlich angenommen werden. Hiermit sind also die wesentlichsten, die Preisbildung beeinflussenden Umstände aufgeführt. Sie bleiben noch gleitend bezüglich der Kohlen und der Steuern.

Daher sollte sich jeder Käufer, und zwar sowohl in seinem eigenen Interesse als in dem der Allgemeinheit, zum Grundsatz machen:

1. Es werden nur feste Preisangebote angenommen, jedenfalls ist unbedingt einem höheren, festen Preis, vor einem niedrigen, gleitenden der Vorzug zu geben.

2. Ist nach Lage der Sache z. B. bei langen Lieferzeiten und Lieferfristen ein festes Angebot nicht zu erreichen, so muß die Preiserhöhung nach vorher zu vereinbarenden Gesichtspunkten genau bestimmt werden.

Beispielsweise wurde anfangs 1920 die Lieferung von Laschenbolzen nach folgender Preisformel vereinbart:

$$1{,}2 \cdot X + 20 \cdot Y + 2 \cdot Z + D = P \text{ für 100 kg.}$$

wobei bedeutete:

X den Stahlwerkverbandspreis für 100 kg Stabeisen,
Y den Lohnsatz für eine Schlosserstunde,
Z den Kohlenpreis für 100 kg,
D die allgemeinen Geschäftsunkosten einschließlich Unternehmergewinn = 220,42 M. für 100 kg,
P Preis für 100 kg Laschenbolzen.

3. Die Zahl der die Preiserhöhung bestimmenden Faktoren muß möglichst beschränkt werden, d. h. der Hersteller muß auf Grund der Kenntnisse seiner Betriebsverhältnisse das Risiko der Preiserhöhung für denjenigen Teil des Wertes des Kaufgegenstandes übernehmen, um welchen dieser Wert infolge der Veredelung in seinem Betriebe gewachsen ist. Geschieht dies, so wird die Preisklausel sich im allgemeinen auf die Kohlen- und die Steuererhöhung beschränken lassen.

4. Alle diejenigen, die einen Einfluß darauf auszuüben in der Lage sind, sollten darauf hinwirken, daß die Kohlen- und die Steuererhöhungen, wenn sie schon nicht zu vermeiden sind, möglichst lange vorher bekanntgegeben, unter keinen Umständen aber rückwirkend eingeführt werden. Die jetzt übliche Unsicherheit auf diesem Gebiete beeinflußt das Wirtschaftsleben ungünstiger als oft die Erhöhung selbst.

Handelt jeder Beteiligte, soweit es in seinen Kräften steht, nach den vorstehenden Gesichtspunkten, so trägt er mit dazu bei, die schwere Gefahr zu beseitigen, die das Wirtschaftsleben durch Wiedereinführung der Preisklausel bedroht.

Die Ursachen des Eisenbahndefizits.

In der letzten Sitzung der Sozialisierungskommission des Reichstages erstattete der greise Vorkämpfer der Eisenbahnreform, Wirkl. Geh. Rat Dr. Hermann Kirchhoff einen Vortrag über die Ursachen des Eisenbahndefizits und über die Frage der „Privatisierung" der Reichsbahnen, dessen wesentlichen Inhalt wir im folgenden wiedergeben:

Die Reichsverfassung wollte an die Stelle der Staatsbahnen die Reichsbahn setzen und sprach von „Bedingungen", nicht „Abfindungen", unter denen dies geschehen sollte. Statt dessen wurden an die Stelle der Reichsbahn unter deren Firma die alten Staatsbahnen mit höchst nachteiligen Folgen für die Wirtschaftlichkeit wieder eingesetzt, nachdem die Eisenbahnländer als Abfindung nicht nur ihre sämtlichen Staatsschulden (nicht allein ihre Eisenbahnschulden) auf das Reich abgewälzt, sondern darüber hinaus noch Milliarden zur freien Verfügung behalten hatten. Auf diese Weise wurde nicht allein die bei den Staatsbahnen schon einsetzende Defizitmisere durch reichsseitige Rückerstattung der bereits entstandenen Defizite für die Eisenbahnländer unschädlich gemacht, sondern die Finanzminister der Eisenbahnländer, denen die Steuerquellen abgeschnitten waren, bestanden, um die Last der Eisenbahnfehlbeträge so schnell wie möglich los zu werden, nunmehr ihrerseits darauf, daß ihre Eisenbahnen, die nach der Reichsverfassung erst zum 1. April 1921 auf das Reich übergehen sollten, ihnen schon am 1. April 1920 abgenommen würden.

Nun waren sie finanziell nicht nur bereinigt und gegen weitere Defizite gedeckt, sondern sie vermehrten weiter kurz vor dem Stichtage — dem 1. April 1920 — ihr an sich schon den Bedarf übersteigendes Personal namhaft — man spricht von 100 000 Köpfen. Der aus dem Staatsvertrag entstandene Wirrwarr hatte aber noch weitere verhängnisvolle, bisher in der Oeffentlichkeit nicht besprochene Folgen: die Eisenbahnländer — los und ledig aller Bauverpflichtungen — holten aus ihren alten Bauprogrammen alle nur erdenklichen Bauprojekte hervor, für die jetzt nicht sie, sondern das Reich die Mittel zu beschaffen hat. Um einen Begriff davon zu bekommen, was an Bauprojekten schon jetzt zu Beginn der Reichsbahnverwaltung auf diese als Vermächtnis der Eisenbahnländer übergegangen ist, nehme man einmal Anlage XIX der Drucksache des Reichtags „Ergänzung zum Entwurf des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums für 1921" zur Hand.

Man lese und staune, obwohl nur einzelne Positionen aus diesen 1447 Bauprojekten des Jahres 1921 herausgegriffen werden: Als Forderung in Verfolg früherer bayerischer Landesbewilligungen unter Titel 882 Neubau von vier Bahnhöfen, insgesamt rund 236 Mill. M. Rate pro 1921 70 Mill. M., für Lokalbahnen (die doch das Reich nichts angehen) Objekte von 25, 31, 36 und 85 Mill. M. Elektrisierung der Garmischer und Holzkirchener Liniengruppen, insgesamt rund 353 Mill. M.,

pro 1921 Rate 50 Mill. M., Elektrisierung der Strecke München—Regensburg rund 297 Mill. M., pro 1921 Rate 40 Mill. M., für Herstellung von sächsischen Nebenbahnen Objekte von 30, 440, 60 Mill. M., viergleisiger Ausbau vorhandener sächsischer Strecken, Objekte von 54, 90 Mill. M., Erweiterung des Bahnhofs Flöha 80 Mill. M., Bahnhof Zwickau 150 Mill. M., Plauen 70 Mill. M., Umbau des Bahnhofs Stuttgart 290 Mill. M., pro 1921 Rate 60 Mill. M. Alle diese Bauprojekte, sonstigen Ergänzungen und Vermögensverbesserungen mit einem Gesamtaufwand von etwa 8 Milliarden, die nach kaufmännischen Grundsätzen auf Anleihe zu verrechnen wären, belasten bei der Reichsbahn den Haushalt und führen dann zu solch unerhört hohen Defiziten.

Die Erhöhung der Bautätigkeit ist gewiß eine gute Sache: hier liegt es aber so, daß die Eisenbahnländer für alle nur erdenkbaren früheren und neueren Bauprojekte sich vom Reich die Geldmittel zur Verfügung stellen lassen. Da sie aber im Staatsvertrag weitgehende Vorbehalte hinsichtlich ihrer Selbständigkeit in der Betriebs- und Bauverwaltung gemacht haben, so müssen daraus unhaltbare Zustände erwachsen. Diese jeder Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Einfachheit Hohn sprechenden Zustände sind das genaue Gegenteil, dessen, was in der Reichverfassung mit der Reichsbahn erstrebt ist.

Der Staatsvertrag steht jeder vernünftigen Neuordnung im Wege. Das erste, was also zu geschehen hat, ist die Beseitung der aus dem Staatsvertrag entstandenen heillosen Verwirrungen. Nicht der Achtstundentag, nicht die Preis- und Lohnerhöhungen allein konnten die chaotische Defizitwirtschaft bei der Reichsbahn herbeiführen, sondern der eigentliche Sitz des Eisenbahnelends liegt in dieser Sabotage der Reichsverfassung hinsichtlich ihrer Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. Wird letzteres im Sinne des Art. 92 der Reichsverfassung kaufmännisch verwaltet, so wird es wieder prosperieren, aber auch nur dann!

Die Eisenbahnländer werden ihre gesetzlich verbrieften Errungenschaften nicht wieder preisgeben wollen. Aber im Zusammenhang mit der jetzt einzubringenden Reichsbahnfinanzgesetzvorlage müssen wenigstens die schlimmsten Folgen des Staatsvertrages von der Reichsbahn abgewendet werden. Insbesondere darf die Reichsbahn nur mit einem Zinsen- und Tilgungsdienst in Höhe der wirklichen Eisenbahnkapitalschuld der Staatsbahnen belastet werden. Der Mehrbedarf muß aus allgemeinen Reichsfonds gedeckt werden. Betrieb und Bau müssen scharf getrennt werden. Das unbedingt nötige Maß von zentraler Leitung muß unter Beseitigung der Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums von diesem direkt und selbständig ausgeübt werden. Der Partikularismus des Staatsvertrages muß bei den Verhandlungen über das Reichsbahnfinanzgesetz gründlich wieder beseitigt werden. Dies ist möglich durch Einführung der privatwirtschaftlichen Grundsätze in der Eisenbahnverwaltung. Ein nach kaufmännischen Grundsätzen geführte Verwaltung vermag ganz anders als die jetzige starr bureaukratische sich den Bedürfnissen der Zeit anzuschmiegen, Gehälter, Löhne, Tarife zu regulieren und die ganze Finanzgebarung unter Einführung von Reserve-, Erneuerungs-Ausgleichs- und Baufonds nach rationellen Grundsätzen zu führen. Da die Reichsbahn nach Art. 92 der Verfassung ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen sein soll, das seine eigenen Ausgaben aus seinen eigenen Einnahmen ohne Inanspruchnahme von Reichsfonds zu bestreiten hat, so wird ein solches Unternehmen auch seine eigenen Anleihen aufnehmen und verwenden müssen.

Weitere große Aufgaben stehen der neuen, kaufmännisch zu führenden Eisenbahnverwaltung noch bevor: Zunächst die gründliche Siebung des Personals von oben bis unten. Elemente, die in diese neue Welt nicht hineinpassen, müssen ausscheiden. Man mag ihnen zur Schonung noch für einige Jahre das volle Gehalt lassen, aber wichtiger als alles andere ist die Homogenität der gesamten Verwaltung. Das Personal wird nach kaufmännischen Grundsätzen gut bezahlt werden müssen, dementsprechend werden von ihm aber auch erhöhte Leistungen beansprucht werden. Außer Arbeitern ohne jede Vorbildung wird es nur noch Eisenbahnangestellte in Beamteneigenschaft geben. Ueberzähliges Betriebspersonal muß möglicht im Bau beschäftigt werden.

Alle von der Reichsbahn zu Unrecht getragenen Belastungen müssen von ihrem Haushalte auf die Reichskasse übernommen werden. Hierher gehört in erster Linie die Beseitigung der Schäden, die die Eisenbahnen im Kriege erlitten haben; dieses „Kriegsretablissement" kostet jährlich viele Milliarden. Ebenso dürfen die Zinsen, die aus der Ueberkapitalisierung der Eisenbahnen bei der Uebernahme durch das Reich erwachsen, den Eisenbahnhaushalt künftig nicht mehr belasten. Die Substanzvermehrungen und Neuanlagen müssen nach kaufmännischen Grundsätzen auf Anleihe genommen werden. Geschieht all dies, so wird sich der Jahresabschluß der Reichsbahnen allein hierdurch um rund zehn Milliarden verbessern.

Weiter kann der jetzige Transportluxus auf keinen Fall bestehen bleiben. Vier Wagenklassen sind ein reiner Hohn auf unsere Zeit, ebenso Hunderte von Schienen-, Lokomotiven- und Wagentyps. Wir müssen da dem praktischen Amerikaner folgen, der nur wenige Typs hat, diese wie ein Uhrwerk mechanisch zusammenstellt und Reparaturen möglichst vermeidet. Gerade im Eisenbahn- und Werkstättenbetrieb wird die kaufmännische Verwaltung eine reiche Tätigkeit entfalten können.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Reichseisenbahn bei richtiger Organisation auf Grund des Art. 92 der Reichsverfassung nach vorheriger Beseitigung der nachteiligen Folgen des Staatsvertrages und vorheriger Richtigstellung der Bilanz statt eine Zuschußverwaltung wieder eine Ueberschußverwaltung werden wird.

Der Gedanke, die Reichsbahn zu verkaufen oder zu verpachten, ist ungeheuerlich und gar nicht diskutabel. Was die kaufmännisch geführte Privatverwaltung zur Hebung der Wirtschaftlichkeit erreichen kann, vermag die kaufmännisch geführte Reichsverwaltung mindestens ebensogut zu verwirklichen.

Nachdem dies Ergebnis gefunden ist, tritt die weit schwierigere Frage an uns heran: wie läßt sich die vorentwickelte große Verkehrsreform verwirklichen? Ohne den jetzt mit der Durchführung betrauten Reichs- und Staatsorganen nahetreten zu wollen, kann man nach den bisherigen Erfahrungen doch die Besorgnis nicht unterdrücken, daß die große Verkehrsreform im Sinne und Geiste des Art. 92 der Verfassung durch bürokratisch-partikularistische Einflüsse wieder verkümmert. Mögen die regierungsseitig eingesetzten Ausschüsse ruhig weiter arbeiten, sie sollen nicht gestört werden. Aber die Lösung der Aufgabe kann keinen großen Aufschub mehr vertragen. Darin muß man dem Reichsverband der deutschen Industrie recht geben. Die Frage der großen Verkehrsreform will jetzt — wenn wir nicht wieder, wie bei dem Staatsvertrag, vor einer vollendeten Tatsache stehen wollen — unabhängig von den amtlichen Stellen durch eine freie Vereinigung dazu berufener Männer des Wirtschaftslebens energisch in die Hand genommen und selbständig bearbeitet sein.

Es ergeht deshalb an alle, die es angeht, hiermit der Aufruf, sich auf die hier entwickelten Richtlinien für die Durchführung der großen Verkehrsreform zu vereinigen und sich dafür auszusprechen, daß Delegierte der deutschen Großindustrie und Finanzwelt im Verein mit Arbeitnehmervertretern zu einem Exekutivkomitee sobald als möglich zusammentreten, um selbständig Vorschläge für die große Verkehrsreform auszuarbeiten, die der Reichsregierung vorgelegt, gegebenenfalls aber auch durch Reichstagsabgeordnete beim Reichstag als Gesetzentwurf eingebracht werden kann.

Amerikanische Straßenbahnfragen.

Die Gründungsversammlung der American Electric Railway Association.

Die kürzlich gegründete Vereinigung der Straßenbahnen und elektrisch betriebenen Vollbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, die American Electric Railway Association, hatte ihre Mitglieder für die Zeit vom 3.—6. Oktober d. J. zu einer Hauptversammlung nach Atlantic City einberufen, deren Verlauf einen beachtenswerten Ueberblick über die augenblickliche Lage dieser Unternehmungen bot. Die Darlegungen der einzelnen Vortragenden waren ein vollgültiger Beweis dafür, daß wirtschaftliche Nöte augenblicklich zu einem Uebel geworden sind, unter dem mit wenigen Ausnahmen fast alle staatlichen oder wirtschaftlichen Gebilde der ganzen Welt zu leiden haben.

Welche überragende Bedeutung innerhalb des so sehr verwickelten volkswirtschaftlichen Getriebes in einem großen Industriestaate den Eisenbahnen und Straßenbahnen zukommt, zeigte ein Schreiben des Staatssekretärs Herbert Hoover, der während und nach dem Kriege als amerikanischer Kohlen- und Nahrungsmitteldiktator Weltbedeutung erlangt hat. Dieses an die Hauptversammlung gerichtete Schreiben wurde beim Beginn verlesen und lautete nach dem Berichte einer Sonderausgabe des „Electric Railway Journal" in seinen wichtigsten Stellen wie folgt:

„Eines der augenfälligsten Ergebnisse der gegenwärtig stattfindenden Konferenz über die Arbeitslosigkeit ist die Feststellung der Tatsache, wie sehr unsere verschiedenen Industrien voneinander abhängig sind. Ihre Industrie bildet dabei keine Ausnahme, sie ist im Gegenteil eines der besten Beispiele dafür.

„Wenn ich von ‚Ihrer Industrie' spreche, so habe ich dabei das städtische und zwischenstädtische Transportgeschäft im Auge. Denn ich darf voraussetzen, daß Sie, abgesehen von dem natürlichen Wunsch, Ihre vernünftigen Kapitalanlagen in den Eisenbahnen zu schützen, Ihre Verantwortung anerkennen, der Gemeinde oder Staatsgemeinschaft die Transporte durchzuführen, die für deren Entwicklung und Erfolg notwendig sind, ohne Rücksicht darauf, welche technischen Mittel Ihnen am nützlichsten für die Erreichung dieses Zieles erscheinen."

„Wenn aber auch die Notwendigkeit Ihrer Verdienste anerkannt ist, so weiß ich, daß Sie sich in einer gefährdeten Lage befinden. Diese ist zumindest teilweise aus einem Mangel der Erkenntnis hervorgegangen, die sowohl auf seiten des Publikums wie auf Ihrer eigenen bezüglich des inneren Zusammenhangs zwischen Ihrem Gewerbe und den übrigen Industrien der Gemeinden und des Staates besteht. Einige Tatsachen, die darauf hindeuten, sind geradezu verblüffend und durchaus schlüssig:

Sie vertreten ein festgelegtes Kapital von angeblich etwa 6 Milliarden Dollar, auf dem ein großer Teil der industriellen und sonstigen geschäftlichen Kredite beruht. — Sie beschäftigen zu normalen Zeiten etwa 300 000 Mann. — Sie verbrauchen jährlich mehr als 16 Mill. t Kohlen. — Sie erzielen einen Bruttogewinn, der für 1920 auf beiläufig 955 Mill. Dollar geschätzt wird, und von dem rd. 6 v. H., also rd. 60 Mill. Dollar in Form von Steuern an die Gemeinden zurückfließt, neben der Unterhaltung des Straßenpflasters, die Sie zum größten Teil übernommen haben. — Sie zahlen mehr als 300 Mill. Dollar an Löhnen aus, die zum größten Teil zum Einkauf von Erzeugnissen anderer Industrien dienen. — Sie kaufen unmittelbar Betriebsmaterial im Betrage von weiteren 300 Mill. Dollar. — Sie kaufen weiter in normalen Zeiten für nochmals 200 Mill. Dollar neue Betriebseinrichtungen, Ersatzteile usw. — Sie befördern jährlich 12—15 Milliarden Fahrgäste, zwölfmal so viel als die Dampfbahnen."

„Die einfache Aufzählung dieser Ziffern zeigt die enge Beziehung Ihres Gewerbes zu anderen Industrien und seine Bedeutung für die Nation. Aber auch ein anderer Umstand spricht für Sie, der nicht übersehen werden darf; das ist die Wohnungsfrage — die vernunftgemäße Regelung des Gemeindelebens. Wie Sie, die Sie ihr Gewerbe hochgebracht haben, feststellen können, ist der einzige Faktor, der eine gesundheitsgemäße Erweiterung der Wohnbezirke außerhalb des Bereiches zusammengedrängter Geschäftsviertel möglich macht, eine zweckmäßige Beförderungsmöglichkeit."

„Ich erwähne all diese Tatsachen, die doch zum größten Teil Selbstverständlichkeit für Sie sind, zu dem Zwecke, die enge Wechselbeziehung Ihres Gewerbes mit dem industriellen Leben jeder Gemeinschaft zu betonen. Die Oeffentlichkeit muß nicht nur Ihre Dienste in Beziehung zu den anderen Gewerben und Geschäftszweigen anerkennen, sondern Sie auch als ein Gewerbe und einen Geschäftsbetrieb anerkennen, der den wirtschaftlichen Gesetzen unterliegt, unter denen die andern Industrien und Geschäftszweige betrieben werden. Zweifellos hat die Einreihung Ihres Gewerbes in die Stufe der dem öffentlichen Wohl dienenden eine Regelung der Tarife mit sich gebracht, die an Stelle des freien Wettbewerbs treten sollte; aber dieser ist im wesentlichen, in der Theorie wenigstens, gar nicht vorhanden, und eine kluge Regelung kann ohnehin an der Notwendigkeit eines angemessenen Gewinnes für das tatsächlich investierte Kapital nicht vorbeigehen, wenn diese Dienstleistungen weiter ausgedehnt und zufriedenstellend in Gang gehalten werden sollen."

„Es kann deshalb nicht fraglich sein, daß angesichts der steigenden Preise und Löhne bei gleichzeitiger Festlegung der Einnahmen sowohl die Einkünfte, wie die Dienstleistungen Ihrer Betriebe in den verflossenen sechs Jahren schwer gelitten haben. Sinkende Preise und Löhne werden diese Lage aber wieder verbessern. Darüber hinaus ist indes ein besseres Verständnis für die enge Wechselbeziehung dieser Faktoren und Ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft, für die Industrie und den Arbeitsmarkt von größter Wichtigkeit, wenn wir eine wirtschaftliche Stetigkeit wiedererlangen und Ihre Dienste weiter entwickelt sehen wollen. Ich kenne nur einen einzigen Weg, um diese Fragen einem vollen Verständnis entgegenzuführen: ununterbrochene Belehrung der Oeffentlichkeit über diese grundlegenden Tatsachen. Herbert Hoover."

Nach der mit starkem Beifall aufgenommenen Verlesung dieses Briefes berichtete der Präsident, Philipp H. Gadsden, über die Maßnahmen, die seitens des Verbandes für den Wiederaufbau eines normalen Geschäftsbetriebes getroffen worden waren. Ein besonderer Wiederaufbauausschuß hat in der jüngsten Vergangenheit die Verhältnisse aller verbündeten und nahestehenden Verbände gründlich untersucht, und der Präsident stellte fest, daß die Hauptschwäche der Organisation darin gefunden worden sei, daß der Verband tatsächlich nicht von seinem dafür eingesetzten Vorstand, sondern von den unteren Organen praktisch geleitet werde. Er schlägt vor, den eingerissenen Brauch gelegentlich besonders zusammenberufener Sitzungen dahin zu wandeln, daß der Vorstand des Verbandes monatlich einmal regelmäßig zusammentritt.

Die weiter zur Verhandlung stehenden Punkte betrafen zunächst die Frage, ob Vertreter von elektrischen Straßenbahnen, die sich in Gemeindebesitz befinden, als Mitglieder wählbar seien, ferner ob auch andere elektrische Beförderungsunternehmungen, wie schienenlose Bahnen und Autobus-Unternehmungen, aufzunehmen seien.

Der wesentlichste Teil des Berichtes behandelt aber die Tariffrage. Ueber zehn Jahre lang waren die elektrischen Bahnen an einen feststehenden 5-Cent-Tarif gebunden. Dieser Satz hatte sich zu einer, wie der Vortragende sagte, „fixen Idee" des Publikums entwickelt. Das ist endlich anders geworden; aber die zweite „fixe Idee", daß eine einmal gebaute Straßenbahn nie wieder aufhören könne, in Betrieb zu bleiben, scheint schwerer zu bekämpfen. Allerdings hat das

Publikum eingesehen, daß zum Beispiel ein Textilwerk, eine Metallwaren- oder eine Schuhfabrik geschlossen werden können, wenn sie mit Verlust arbeiten, aber in geheimnisvoller Weise hat sich beim Publikum der Gedanke festgesetzt, daß eine Straßenbahn unabhängig von den Wirtschaftsgesetzen betrieben werden könne. Die Stadt Des Moines mit 126 000 Einwohnern hat als erste diese Ansicht durchbrochen und ist über einen Monat lang ohne Straßenbahnbetrieb geblieben, übrigens mit geradezu verhängnisvollen Folgen für das Wirtschaftsleben der Stadt. Der Verband hat ein Vorstandsmitglied zur Feststellung der Verhältnisse dorthin gesandt und mit den Erfahrungen eine intensive Propaganda getrieben. Bevor an eine Herabsetzung der Tarife gedacht werden könne, müsse jedenfalls eine rege Mitarbeit des Publikums an der Zurückführung der Löhne und sonstigen Unkosten für jeden Transportbetrieb erwirkt werden.

Aus dem Bericht des Kassierers geht hervor, daß der Verband mit einem Etat von rd. 240 000 Dollar für sich selbst und seine Unterorgane gearbeitet hat, daß er ein Hauptbüro in Washington unterhält und 39 Angestellte beschäftigt.

Der Verband hat außerdem eine Ingenieur-Vereinigung gegründet, die unter der Leitung des „American Engineering Standards Comittee“, hauptsächlich auf eine nationale Typisierung hinarbeitet und mit den gleichgerichteten Bestrebungen verwandter Industrien Fühlung aufrechterhält.

Die Aussprache bezog sich im wesentlichen auf die Umorganisierung des Verbandes, für den eine neue Bundesverfassung vorgelegt wurde. Der Hauptpunkt dabei, die Aufnahme von Verkehrsunternehmungen ohne Schienenanlagen (Autobuslinien usw.) wurde wesentlich unterstützt durch die Tatsache, daß bereits eine große Zahl von Bahngesellschaften Zubringerlinien mit solchen Verkehrslinien selbst unterhalten. Dagegen schien das merkwürdige Argument zu sprechen, daß der Verband das Vertrauen des Publikums verlieren könne, wenn diesem durch einen derartigen Beschluß die Ansicht beigebracht würde, daß die Gesellschaft selber kein Vertrauen in die Zukunft des Schienenverkehrs setzten und ihn zugunsten des Autobus aufgeben wollten. Für diesen Gesichtspunkt wurde u. a. der Prospekt einer Autobusfabrik geltend gemacht, der die elektrischen Bahnen in die Vergangenheit verweist. Diese Ansicht drang deshalb auch durch, und die Aufnahme der fraglichen Mitglieder wurde abgelehnt.

An der Hand eines Berichtes über die Bahnsysteme im Departement Seine (Frankreich) wurde der Vor- oder Nachteil der Zurückführung staatlicher Verkehrsmittel in Privatbesitz und privater Frachtkontrakte gegenüber Staatstarifen erörtert. Der Versuch, der im Departement Seine nach dieser Richtung hin gemacht worden ist, hat nach dem Bericht bisher keine materiellen Vorteile gezeitigt.

Die Sitzung des zweiten Tages beschäftigte sich hauptsächlich mit den Beziehungen der Vereinigungsmitglieder zum Postdienst der Vereinigten Staaten. Die statistischen Erhebungen der Vereinigung ergaben, daß die Durchschnittskosten für den Postbetrieb auf den Linien der Gesellschaft einschliesslich der angemessenen Verzinsung des Kapitals theoretisch 7,66 Mill. Dollar je laufende Fuß Wagenlänge im Jahr betragen. Die Bezahlung seitens der Post müsse jedoch mindestens das Doppelte erbringen. Die Aufforderung an die Bahngesellschaften, zu den Kosten eines Feldzugs nach dieser Richtung hin beizutragen, und zwar in Höhe von 4 v. H. ihrer vom Staat vereinnahmten Gebühren, hat nach dem Bericht keine übermäßig bereitwillige Aufnahme gefunden, immerhin doch eine ausreichende, um die Weiterarbeit zu ermöglichen und eine Erhöhung der Tarife durchzudrücken.

Weiter wurde die Propaganda der Vereinigung einer eingehenden Besprechung unterzogen. Die dafür geschaffene Sonderabteilung, die seit 1. Januar 1921 wirkt, hat die Aufgabe, den Bahngesellschaften bei ihren Werbemaßnahmen beratend zur Seite zu stehen, Reden im Interesse der Bahngesellschaften, die Mitglieder vor Handelskammern, Klubs usw. halten sollen, sowie Prospekte für die Ausgabe von Aktien und Obligationen vorzubereiten, die Presse mit Nachrichten zu versehen, Redner anzustellen und die Filmgesellschaften mit geeigneten Filmen zu versorgen. Der Jahrestag, an dem vor 33 Jahren die erste elektrische Bahn in Amerika in Gang gesetzt wurde, der 4. Mai, ist als ein besonderes Fest auf breiter Basis gefeiert worden. Die Propagandaabteilung soll beauftragt werden, die wirtschaftlichen Nöte des Gewerbes zur Kenntnis breitester Massen zu bringen.

Der Rest des Tages galt neben den Berichten einiger Fabrikanten rollenden Materials usw. sowie der Verlesung eines kurzen Berichtes über die Lage der schienenlosen Verkehrsmittel einer eingehenden Darstellung der Elektrolyse. Erst im Jahre 1917 konnte ein besonderes Untersuchungskomitee seine durch den Krieg behinderten Prüfungen zu einem gewissen Abschluß bringen. Es stellt fest, daß bei den verschiedenen Bahnunternehmungen eine große Meinungsverschiedenheit bezüglich der Methoden besteht, durch die den Nachteilen elektrischer Störungen begegnet werden kann. Die Untersuchungen des Komitees haben sich vorzugsweise mit der Frage der Elektrolyse bei Röhrenverbindungen befaßt, weil die Wirksamkeit der Röhrendrainage wesentlich von der Gefahr der Elektrolyse bedroht wird. Um zu einem Ergebnis zu gelangen, wurde an mehreren Orten das Vorhandensein von Röhrenverbindungsstellen mit besonderer Widerstandsfähigkeit gegen elektrolytische Einflüsse festgestellt, und solche Stellen durch Ausgrabung für gründliche Untersuchungen freigelegt. Ueberdies wurden photographische Aufnahmen von solchen Stellen gemacht. Das Ergebnis der Untersuchungen lautet dahin, daß solche Verbindungsstücke nicht angefressen werden, wo beide Teile der verbundenen Röhre negativ oder für die umgebende Erde neutral sind. Ohne zu abschließenden Ergebnissen zu kommen, hat das Komitee die Ansicht geäußert, daß die Gefahr einer elektrolytischen Zerstörung von Röhrenverbindungen überschätzt worden ist und keine ernstlichen Bedenken für die Röhrendrainage darstellt.

Der Bericht wird zurzeit gedruckt und soll demnächst zur Veröffentlichung gelangen. Jedoch wird die Arbeit damit nicht abgeschlossen, sondern es sollen weiter brauchbare Mittel zur Nachmessung der elektrischen Ströme gesucht werden, die die Oberfläche von Röhrenleitungen usw. treffen, ferner Mittel zur Bestimmung der Polarität von Bauanlagen und der sie umgebenden Erde, damit galvanische Wirkungen beseitigt werden können. Schließlich soll die Wirkung von vagabundierenden elektrischen Strömen aus den Schienen auf Untergrundbaulichkeiten ermittelt und es sollen Isoliermaterialien zum Schutz gegen solche Ströme geprüft werden.

Der dritte und letzte Tag der Versammlung gehörte den sozusagen politischen Beziehungen des Verbandes. Hierher zählte z. B. ein von seiten des Arbeitsamtes zur Entscheidung gebrachter Fall, in dem die elektrischen Bahngesellschaften vor der Beschuldigung standen, daß sie sich nicht als ein Teil in das allgemeine Bahnverkehrssystem einordnen wollten, ferner z. B. die Ermächtigung, eine besondere Roosevelt-Gedächtnismünze von ½, 2 und 2½ Cent für den Straßenbahnverkehr prägen zu dürfen, und schließlich Streitigkeiten über die Befolgung des sog. „Transportation-Act“ von 1920 und früherer Gesetze durch einzelne Gesellschaften. In der Frage der Einordnung der Straßenbahnen in das allgemeine Verkehrssystem haben die Bahnen einen Kompetenzkonflikt erhoben und festgestellt, daß das Arbeitsamt sie als ein besonderes Verkehrsnetz, das den allgemeinen Bestimmungen über das Bahnwesen nicht unterworfen ist, anerkannte. Die Münzfrage ist noch unentschieden, wird aber von zahlreichen Banken nach dem Berichte unterstützt. In den verschiedenen zur Sprache gebrachten Gerichtsurteilen kommt fast durchweg der gleiche Standpunkt zum Ausdruck, den das Arbeitsamt eingenommen hat, d. h., daß die elektrischen Straßenbahnen nicht oder

nur bedingt den für Eisenbahnen gültigen allgemeinen Verkehrsbestimmungen unterliegen.

Weiter war diese Tagung der Erörterung der Finanzlage und der allgemeinen Regeln für die Festsetzung der Rentabilität elektrischer Bahnen gewidmet. Für eine rein kaufmännische Bewertung der sich dabei ergebenden Fragen trat der Gesichtspunkt in den Vordergrund, daß Unternehmungen von öffentlichem Interesse nicht nur nach den wirtschaftlichen Gesetzen von Angebot und Nachfrage, Kapital und Ertrag, sondern auch unter dem Einfluß des öffentlichen Interesses geleitet werden müssen, infolgedessen Begrenzungen in bezug auf ihre Tarife unterliegen. Das Komitee wendet sich begreiflicherweise gegen den daraus gezogenen Schluß, daß der letztgenannte Gesichtspunkt die übrigen, kaufmännischen, ausschalten dürfe, und es formuliert seinen Standpunkt dahin, daß durch die zugestandene „angemessene Verzinsung" zumindest ein solcher Gewinn gemeint sein müsse, daß er das Kapital zur Anlage neuer Gelder in solchen Verkehrsunternehmungen ermutige, daß er daher je nach dem Schwanken des Finanzmarktes bemessen sein und in verhältnismäßig kurzen Zeiträumen einer Revision unterzogen werden müsse.

Schließlich empfiehlt das Komitee größere Beachtung der Sonderverhältnisse, die bei den einzelnen Gesellschaften vorliegen und eine allzu große Typisierung bei ihrer Beurteilung verbieten. Für die Ueberprüfung der einzelnen Unternehmungen seien jedoch Typen der Verkehrseinrichtungen wesentlich, für die deshalb besondere Listen aufgestellt werden. Diese Listen beziehen sich auf folgende typisierten Betriebsteile: Fahrzeuge, Gestänge und Drahtanlagen, Wagenausstattungen, Betriebsgebäude (nach kubischem Inhalt bemessen), Brücken und Unterführungen, Pflasterungen und Untergrundanlagen. Als besonderes Beispiel für die Durchführung dieser Vereinheitlichung wird auf die Connecticut Company verwiesen. Das Komitee empfiehlt, daß die verschiedenen angeschlossenen Gesellschaften sich über eine künftige Typisierung nach gleicher Richtung hin verständigen.

Endlich beschäftigte sich die Tagung eingehend mit der Frage der Ein-Mann-Wagen. Im August 1921 waren 5500 elektrische Wagen in den Vereinigten Staaten in Betrieb, die von einem Mann bedient werden konnten; davon waren 4300 Standard-Wagen und 1200 umgebaute vormalige Wagen für zwei Betriebsbeamte. Der Wert dieser Wagen belief sich auf insgesamt 50 Mill. Dollar. Auf eine Umfrage an 122 Stellen liefen durchweg zufriedenstellende Antworten in bezug auf die Aufnahme und die Dienstleistung dieser Ein-Mann-Wagen ein. Nur an zwei Stellen war von dritter Seite bisher eine Beschwerde gegen dieses System erhoben worden. Eingehende Berichterstattung zeigt, daß die Wagen mit einem Mann Bedienung nach jeder Richtung hin, also auch in bezug auf die Wagenführer selbst, ebenso wie auf das Publikum, sich bewährt haben, daß die Unfälle, berechnet auf 10 000 Fahrtmeilen, sich um 31,7 v. H., berechnet auf 100 000 Fahrgäste um 9,6 v. H., und berechnet auf die Höhe der dadurch entstandenen Unkosten sich um 8,03 v. H. gegenüber den Wagen mit zwei Mann vermindert haben. Die Städte scheinen dies auch eingesehen zu haben, denn die Stadt Detroit z. B., die im Jahre 1916 den Verkehr von Ein-Mann-Wagen verboten hatte, hat nach Anlegen eigener städtischer Bahnlinien dieses Verbot aufgehoben und selbst 200 Ein-Mann-Wagen bestellt.

Die Ersparnis, die dadurch erzielt wird, und der Vorteil, daß die Fahrgäste nur unter Aufsicht des Wagenführers ein- und aussteigen können, ist offenkundig und von verschiedenen Mitgliedern der Vereinigung in längeren Auseinandersetzungen unterstrichen worden. Einige andere Mitglieder allerdings wiesen auf die Nachteile des Systems hin, darin bestehend, daß eine Ueberwachung der Fahrgäste betreffs Ueberschreitung der für den gezahlten Preis zulässigen Fahrtstrecke nicht möglich sei, und daß besonders bei langen Strecken Hinterziehungen an der Tagesordnung seien.

Die Tagung wurde mit einer Reihe von Ansprachen geschlossen. Für den zurückgetretenen Präsidenten Gadsden wurde Robert J. Todd zum Vorsitzenden gewählt, die Begründung weiterer Ortsgruppen wurde beschlossen und die Aufnahme von Verbindungen mit anderen Gesellschaften, z. B. dem Verband der elektrischen Lichtindustrie, dem Nationalkomitee für Gas und Elektrizität, vorgeschlagen.

Dr. St.-R.

Deutsche Eisenbahn-Statistik.

Das Reichsverkehrsministerium hat die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1919 veröffentlicht. (Berlin, E. S. Mittler & Sohn.) Danach waren am Ende des Berichtsjahres, das bei den ehemals bayerischen, sächsischen, badischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen die Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. März 1920, bei einer Anzahl Privatbahnen die Zeit vom 1. April 1919 bis zum 31. März 1920 umfaßt, im Vergleich mit dem vorausgegangenen Rechnungsjahre 1918 an Eisenbahnen in Deutschland vorhanden:

		1918	1919
Hauptbahnen	km	33 672,24	31 673,86
vollspurige Nebenbahnen	„	26 894,28	24 276,98
zusammen	„	60 566,52	55 950,84
davon kommen			
auf 100 qkm Grundfläche	„	11,55	11,78
auf 10 000 Einwohner	„	—	9,19
dazu:			
schmalspurige Nebenbahnen	„	1 982,68	1 983,97
nebenbahnähnliche Kleinbahnen	„	11 522,68	10 083,18
Straßenbahnen	„	5 229,63	5 135,77
Gesamtnetz	km	79 301,51	73 153,76
davon kommen			
auf 100 qkm Grundfläche	„	15,07	15,41
auf 10 000 Einwohner	„	—	12,01

Mit den nach dem Friedensvertrage vom 28. Juni 1919 ohne Volksabstimmung im Rechnungsjahre 1919 abgetretenen Landesteilen sind übergegangen:

	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen km	Straßenbahnen km
an Belgien	9,97	119,82	1,40	29,54
„ die freie Stadt Danzig	60,42	84,90	—	41,38
„ die Verwaltung des Memelgebiets	91,23	45,67	130,41	10,94
„ den polnischen Freistaat	1780,20	2334,99	1333,97	15,41
„ die Tschecho-Slowakei	—	31,23	—	—
zusammen	1941,82	2616,61	1465,78	135,27

Bei den deutschen Haupt- und Nebenbahnen — also ohne Berücksichtigung der der Reichsaufsicht verfassungsmäßig nicht unterstehenden deutschen Kleinbahnen — betrugen:

		1918	1919
1. Eigentumslänge:			
Hauptbahnen:			
eingleisig	km	9 443,09	9 674,10
zweigleisig	„	23 731,12	21 505,19
dreigleisig	„	96,40	96,59
viergleisig	„	474,08	467,91
zusammen	km	33 744,69	31 743,79

	1918	1919
Uebertrag:	33 744,69	31 743,79
fünfgleisig . . . . km	5,35	5,35
sechsgleisig . . . . „	—	2,58
zusammen „	33 750,04	31 751,72
davon mehrgleisig %	72,02	69,53
vollspurige Nebenbahnen:		
eingleisig . . . . km	26 194,04	23 765,36
zweigleisig . . . . „	675,97	539,96
zusammen „	26 870,01	24 305,32
schmalspurige Nebenbahnen . . „	1 982,68	1 983,97
im ganzen Haupt- und Nebenbahnen . . . . „	62 602,73	58 041,01
davon im Staatsbesitz . . . . „	58 081,41	53 517,37
= %	92,78	92,21
2. Betriebslänge:		
a) am Ende des Rechnungsjahrs:		
überhaupt . . . . km	62 676,13	58 019,42
b) im Jahresdurchschnitt:		
überhaupt . . . . „	62 643,21	64 045,96
für Personenverkehr . . . . . „	60 535,90	61 820,65
für Güterverkehr . . . . . . „	62 221,01	63 630,85
3. Baukosten u. verwendetes Anlagekapital der Haupt- und der vollspurigen Nebenbahnen:		
Baukosten:		
im ganzen . . . . Mill. Mark	21 388	22 594
darunter Ausgaben für Fahrzeuge . . . . . Mill. Mark	5 303	5 499
Gesamtaufwendungen (Baukosten einschl. Bauzinsen, Kursverluste usw., aber ausschließlich etwaiger Kursgewinne, der Verwendungen aus Betriebseinnahmen, Zuschüsse usw.):		
im ganzen . . . . Mill. Mark	20 745	21 792
auf 1 km Eigentumslänge „	342 268	359 524
verwendetes Anlagekapital:		
im ganzen . . . . Mill. Mark	20 888	21 928
auf 1 km Eigentumslänge Mark	344 617	361 812
im Jahresdurchschnitt . Mill. Mark	20 533	21 320
4. Betriebseinnahmen und -ausgaben der Haupt- und Nebenbahnen einschl. der mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwalteten Schmalspurbahnen:		
Betriebseinnahmen:		
aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . . . . . Mill. Mark	1 562,6	2 275,2
in % der Verkehrseinnahmen . . .	36,53	30,96
in % der Gesamteinnahme	33,19	23,39
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge für den Personenverkehr M.	26 212	37 393
aus dem Güterverkehr . Mill. Mark	2 714,4	5 074,7
in % der Verkehrseinnahmen . . .	63,47	69,04
in % der Gesamteinnahmen	57,66	63,38
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge für den Güterverkehr Mark	44 290	81 010
zus. Verkehrseinnahmen Mill. Mark	4 277,0	7 349,9
in % der Gesamteinnahme	90,86	91,72

	1918	1919
Uebertrag:	4 277,0	7 349,9
für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter . . . . Mill. Mark	126,6	198,0
für Ueberlassung von Fahrzeugen Mill. Mark	117,8	102,9
Erträge aus Veräußerung. „ „	129,0	291,0
verschiedene Einnahmen „ „	57,0	71,3
Gesamteinnahme „ „	4 707,4	8 013,1
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . Mark	76 296	127 096
auf 1000 Nutzkilometer . . . . „	8 897	18 666
Betriebsausgaben:		
persönliche Ausgaben . Mill. Mark	2 588,1	5 123,7
in % der Gesamtausgabe	43,02	42,45
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . Mark	41 947	81 251
auf 1000 Nutzkilometer . . . „	4 891	11 933
auf 100 000 M. der Betriebseinnahmen . . . . „	54 980	63 929
sächliche Ausgaben (für Unterhaltung, Erneuerung u. Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, der baulichen Anlagen, der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, Beschaffung der Betriebsstoffe usw.) . . . . Mill. Mark	3 427,6	6 944,0
in % der Gesamtausgabe	56,68	57,55
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . Mark	55 554	110 140
auf 1000 Nutzkilometer . . . „	6 478	16 176
auf 100 000 M. der Betriebseinnahmen . . . . „	72 814	86 659
Gesamtausgabe . . . . Mill. Mark	6 015,7	12 066,7
in % der Betriebseinnahme	127,79	150,59
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . Mark	97 501	191 391
auf 1000 Nutzkilometer . . . „	11 369	28 109
Betriebsfehlbetrag . . . Mill. Mark	1 308,3	4 053,6
in % der Gesamteinnahme	27,79	50,59
in % des verwendeten Anlagekapitals der eigenen Strecken . .	6,34	18,91
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . . . Mark	21 205	64 295
auf 1000 Nutzkilometer . . . „	2 472	9 443
5. Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter der Haupt- und Nebenbahnen einschließl. der mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwalteten Schmalspurbahnen:		
Anzahl der Beamten und Arbeiter . .	925 572	1 136 584
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	15,02	18,03
persönliche Ausgaben . . Mill. Mark	3 723,7	7 192,5
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . Mark	60 413	114 081
auf 100 000 Nutzkilometer . . „	704 069	1 675 456
auf 100 000 M. Roheinnahme . „	79 103	89 759

Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen.

Allgemeines.

Das Kölner Institut für Verkehrslehre. Die Verkehrsunternehmungen sind die Lebensadern der Wirtschaft. Ein gesundes Wirtschaftsleben setzt ein hochentwickeltes Verkehrswesen voraus. Aus der Erkenntnis dieser Tatsache ergibt sich die notwendige Folgerung, dem Verkehr jede nur mögliche Förderung zuteil werden zu lassen. Dies ist bisher, was die technische Seite des Verkehrs angeht, in hervorragendem Maße geschehen. Forschung und Lehre, die Einzelarbeit und Zusammenarbeit vieler begabter Köpfe und praktischer Hände haben die Technik des Verkehrs auf eine stolze Höhe gehoben. Zu kurz gekommen ist dagegen die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Behandlung der Verkehrsfragen. An Bedeutung der technischen Seite des Verkehrs nicht nachstehend, vermag erst die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Erforschung des Verkehrs den Boden für Verkehrs-Höchstleistungen vorzubereiten. Dabei dürfen nicht wie bisher nur einzelne Teilgebiete des Verkehrs berücksichtigt werden, sondern der Verkehr ist in allen seinen Erscheinungsformen als zusammenhängendes Ganze zu betrachten. Es genügt nicht, hier und dort eine Vorlesung über einen, wenn auch noch so wichtigen Zweig des Verkehrs zu

halten. Erforderlich ist, den Studierenden ein geschlossenes Bild des großen, weitverzweigten, aber in seinen einzelnen Gängen und Wirkungen ständig sich kreuzenden und wieder zusammenfindenden Verkehrswesens zu zeigen. Erforderlich ist aber zunächst, nach streng wissenschaftlichen Grundsätzen diesen Gängen und Wirkungen nachzugehen, klar herauszuarbeiten, was heute noch gefühlsmäßig oder aus der Uebung der Praxis heraus in engere Beziehungen getreten ist, Regeln und Gesetzen nachzuspüren, nach denen sich die einzelnen Verkehrszweige richten und ihre Zusammenarbeit erstreben oder doch richten und erstreben sollen.

Diese Arbeit im Interesse der Forschung und Lehre des Verkehrs verspricht aber nur dann vollen Erfolg, wenn sie sich nicht in den Grenzen des Sondergebiets erschöpft, sondern auf breitester volkswirtschaftlicher, betriebswirtschaftlicher und juristischer Grundlage aufgebaut wird. Der Verkehr ist ein Glied des Wirtschaftskörpers. Einen Teil erkennen wollen, heißt zunächst den Gesamtorganismus ergründen. Diese Erkenntnis führt zu dem Schluß, daß Erforschung und Lehre des Verkehrs sich nicht auf Einzeluntersuchungen oder Einzelvorträge beschränken darf, sondern daß nur die Einordnung der Verkehrslehre in den wissenschaftlichen Rahmen eines nach den angedeuteten Gesichtspunkten voll ausgebauten Hochschulorganismus Erfolg verspricht.

Aus diesen Gedanken heraus ist im April d. J. in Köln das Institut für Verkehrslehre gegründet worden. Das Ziel des Instituts ergibt sich aus dem Gesagten: Schaffung einer Verkehrswissenschaft, Forschung und Lehre auf dem Gebiete des Verkehrswesens in enger Anlehnung an die volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und juristischen Vorlesungen und Arbeiten der Universität Köln, Nutzbarmachung der Ergebnisse von Forschung und Lehre für das deutsche Wirtschaftsleben. Ebenso wie bei der Universität Köln, bei jeder deutschen Hochschule, wird der Rahmen der Tätigkeit des Instituts soweit als möglich gespannt sein. Das Kölner Verkehrsinstitut soll sich nicht auf örtlich oder fachlich begrenzte Verkehrsgebiete beschränken, es soll ein deutsches Zentralinstitut für Verkehrslehre sein, dessen Arbeiten naturgemäß an den Grenzen des Heimatlandes nicht halt machen. Weiterhin soll das Institut kein von anderen wissenschaftlichen Arbeitsstätten abgeschlossenes Eigendasein führen, sondern sich in das deutsche Geistesleben und seine Einrichtungen einordnen, insbesondere auch mit den Technischen Hochschulen als den Lehrstätten der Technik des Verkehrs Fühlung suchen.

Es ist selbstverständlich, daß das Institut niemals die Praxis der Verkehrsunternehmungen ersetzen kann. Das Institut soll, auf der Praxis aufbauend, aus ihr Anregungen und Arbeitsstoff schöpfend, für die Betätigung in der Praxis vorbereiten. Der deutsche Verkehrsfachmann, der einmal auf vorgeschobenem Posten im Verkehrsleben stehen will, der Industrielle, der Kaufmann, den sein Beruf ständig in enge Berührung mit dem Verkehr bringt, soll hier einen weiten und tiefen Blick in das organische Wirken des deutschen Wirtschaftslebens tun, er soll die Zusammenhänge erkennen und die Wege sehen lernen, die im Verkehr und damit in der Gesamtwirtschaft aufwärts führen.

Dr. Ernst Esch, Direktor des Instituts für Verkehrslehre.

Haupt-, Neben- und Kleinbahnen.

Berliner Nordsüdbahn. Im Architekten-Verein zu Berlin hielt, wie Borchart in der Wochenschrift dieses Vereins berichtet, kürzlich Stadtbaurat Geheimer Baurat Krause über die im Bau begriffene Berliner Nordsüdbahn unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder einen längern fesselnden Vortrag. Er erwähnte zunächst die Vorgeschichte des Entwurfs, der bis zur Jahrhundertwende zurückreicht, und gab hierbei einen Ueberblick über die in Berlin bereits bestehenden Schnellbahnen, die durchweg in der Ost-Westrichtung verlaufen und durch die Nordsüdbahn am Wedding, am Bahnhof Friedrichstraße, an der Mohrenstraße und am Halleschen Tor gekreuzt werden, so daß an diesen Stellen möglichst günstige Uebergangsmöglichkeiten geschaffen werden können.

Die jetzige Linienführung ist nicht die ursprüngliche, sondern weicht von ihr besonders in der Stadtmitte erheblich ab. So vermied man in den ersten Entwürfen die Friedrichstraße, weil man eine empfindliche Störung des Straßenverkehrs während der ganzen Dauer des Baues befürchtete, und führte die Untergrundbahn durch die Charlottenstraße. Man vermied dabei auch die Unterfahrung der Spree im Zuge der Weidendammerbrücke und versuchte zunächst östlich, später westlich an ihr vorüber zu gehen. Beide Projekte scheiterten an dem geringen Entgegenkommen der Militärbehörden, deren Grundstücke durchfahren werden mußten. Das Tunnelprofil erhielt eine größere Breite und Höhe als das der vorhandenen Untergrundbahn, damit man den Wagenkasten die Breite der Eisenbahnwagen geben und in ihnen Abteile mit je 8 Quersitzen und einem Mittelgange einrichten konnte. Man erreicht dadurch, daß bei gleicher Leistungsfähigkeit die Züge und Bahnhöfe kürzer und übersichtlicher als bei der Hochbahn gestaltet werden konnten.

Von den Einzelheiten der Bauausführung erwähnte Geh. Baurat Krause besonders die vielen Schwierigkeiten, die beim Bau der Nordsüdbahn im Gegensatz zu den vorher gebauten Untergrundbahnstrecken überwunden werden mußten. Besonders zu nennen sind hierbei die Dükerung des Schönhauser Grabens, der eine zwischen 1½ und 35 cbm schwankende Wassermenge führt, die Unterfahrung der Spree und des Landwehrkanals, der alten Spittelmarktlinie der Untergrundbahn in der Mohrenstraße und der Hochbahn am Halleschen Tor; letztere mußte einem Umbau unterworfen werden, da ein Pfeiler in Fortfall kam. Die Bauausführung am Landwehrkanal dürfte für künftige ähnliche Fälle vorbildlich sein. Der Vortragende gab hier einen interessanten Ueberblick über andere Flußkreuzungen, wie sie bei der A.E.G.-Bahn, der alten Spittelmarktlinie und dem Treptower Straßenbahntunnel in Berlin und bei einigen Untergrundbahnen in Paris, London, New-York und Detroit ausgeführt wurden.

Der Bau der Nordsüdbahn wurde im Jahre 1913 begonnen. Im Jahre 1917 wurde die Fortsetzung zunächst untersagt, so daß nur Bauten zur Sicherung und Unterhaltung der Baugrube weiterhin vorgenommen werden konnten. Voraussichtlich wird die Bahn im Laufe des kommenden Jahres soweit fertiggestellt sein, daß der Betrieb von der Seestraße bis zur Gneisenaustraße eröffnet werden kann.

Die Baukosten für diese schwierigste, 7.66 km lange Strecke waren nach Friedenspreisen zu 66.35 Mill. M. veranschlagt, das sind 8,7 Mill. M. gegenüber 5 Mill. M. der alten Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Der Unterschied ergibt sich aus den bereits oben erwähnten ungleich größeren Schwierigkeiten. Infolge der Geldentwertung werden die Kosten voraussichtlich jedoch 410 Mill. M. bis zum Bahnhof Gneisenaustraße, 540 Mill. M. bis zum Bahnhof Hermannplatz und 670 Mill. M. bis zum Ringbahnhof Neukölln betragen.

Der Ausblick in die Zukunft, den der Vortragende am Schluß seiner Ausführungen gab, ist düster, da der Bau weiterer Bahnprojekte vorläufig unterbleiben muß. Die AEG-Bahn wird, obwohl sie in großen Strecken bereits fertiggestellt ist, nicht fortgeführt und die wichtige Linie Moabit Treptow, deren Erbauung einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprechen würde, kann in absehbarer Zeit nicht begonnen werden.

Der außerordentlich interessante Vortrag fand bei der großen Zuhörerschaft, für die der kleine Saal des Künstlerhauses bei weitem nicht ausreichte, ungeteilten Beifall.

Neue Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums. Die maschinentechnische Abteilung (E VII) des Reichsverkehrsministeriums (Reichs-Verkehrs-Bl. 1920 S. 19) ist in eine Werkstättenabteilung und eine Betriebsmaschinenabteilung zerlegt worden. Die Werkstättenabteilung trägt die Bezeichnung E VII, die Betriebsmaschinenabteilung, die durch die Zusammenlegung der Verkehrs- und der Tarifabteilung (Reichs-Verkehrs-Bl. S. 321) freigewordene Bezeichnung E III.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. Vom Rechnungsjahre 1921 ab soll die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands wieder im vollen Umfange wie vor dem Kriege aufgestellt werden. Die Aenderung einzelner Tabellenmuster bleibt vorbehalten. Die von den Privateisenbahnen aufzustellenden Tabellen sind zu den bisher vorgeschriebenen Fristen an das Statistische Büro E des Reichsverkehrsministeriums in Berlin W 66, Wilhelmstraße 86, einzusenden.

Ein Vorschlag zur Verminderung der Waggonnot. Die „Bauwelt“ erhält aus ihrem Leserkreise nachstehende bemerkenswerte Anregung: Die Waggonnot ist gewaltig groß. Kann vorläufig die Abhilfe nicht im großen geschehen, so sollte man auch kleine Mittel nicht verschmähen, die, überall angewandt, eine merkbare Erleichterung bringen würden. Die folgende Beobachtung ist leicht anzustellen: Das Ausladekommando jedes Güterbahnhofs beendet nach acht Stunden seine Arbeit, gleichgültig, ob ein Wagen halb entladen ist und noch mehrere entladebereit dastehen. Könnten da nicht Anweisungen ergehen, daß in solcher Zeit der Not der Achtstundentag nicht überall einzuhalten ist, sondern daß das Ver-

kehrserfordernis ihm vorangeht, und die Arbeitszeit erst beendet wird, wenn die Güterwagen völlig entladen sind und damit sofort zur weiteren Verwendung bereitstehen? Die hohen Standgelder zwingen private Empfänger von Waggonladungen ebenfalls zur Ueberschreitung der Arbeitszeit (die selbstverständlich vergütet werden soll). Letzthin hat der Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums sich mit der Frage beschäftigt, ob die Ueberführung der Reichseisenbahnen in Privatbetriebe (unter weitestgehender Reichskontrolle) eine Gesundung der finanziellen Lage der Reichseisenbahnen herbeiführen könne. Wie unter den gegenwärtigen Verhältnissen zu erwarten war, ist man zu einer Ablehnung gekommen. Immerhin ist bemerkenswert, daß solche Untersuchung überhaupt angestellt worden ist. Wir Gewerbetreibende haben außerhalb jeder Politik das Interesse, daß die Eisenbahn billig arbeitet und den Verkehrsanforderungen gewachsen ist. Die Befolgung meines Vorschlages müßte doch der Regierung nur willkommen sein. Er gibt ihr, falls die Frage der Privatisierung der Eisenbahnen erneut auftritt, die Möglichkeit, darauf hinzuweisen, daß sie in dieser Angelegenheit kaufmännische Grundsätze angewandt und gewahrt habe.

Oschersleben - Schöninger Eisenbahn - Gesellschaft. Die auf den 25. November einberufene Generalversammlung, die auch über eine Reihe von Sanierungsanträgen Beschluß fassen sollte, wird aufgehoben und mit der gleichen Tagesordnung eine neue Generalversammlung auf den 2. Dezember anberaumt.

Vereinigte Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft in Berlin. Auf einer am 5. Dezember stattfindenden Gläubigerversammlung soll u. a. über einen Antrag beschlossen werden, wonach die Inhaber der Schuldverschreibungen auf Verlosung oder Rückzahlung bis zum Jahre 1925, in dem die Verlosung und Rückzahlung wieder aufgenommen werden soll, verzichten. Eine frühere, zu diesem Zweck einberufene Versammlung war nicht beschlußfähig.

Lokalbahn Innsbruck—Hall. Die Lokalbahn Innsbruck—Hall hat bis auf weiteres ihren Betrieb eingestellt. Schon seit Jahr und Tag hatte das Unternehmen mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die steten Tariferhöhungen reichten nicht aus, um die sprunghaft steigenden Ausgaben zu decken. Verwaltungsrat und Personal führten einen ständigen Lohnkampf. Streiks und Streikdrohung waren an der Tagesordnung. Kürzlich erklärten die Vertreter des Personals, daß dieses die Arbeit niederlege und so lange nicht aufnehme, bis alle Forderungen erfüllt seien. Der Verwaltungsrat erklärte gleichzeitig, daß er den Forderungen des Personals nicht nachkommen könne und es auf eine Stillegung des gesamten Betriebes auch für längere Zeit ankommen lassen müsse. Es ist daher damit zu rechnen, daß der Lokalbahnbetrieb nicht so bald wieder aufgenommen werden wird, um so mehr, als auch die Gemeinde Innsbruck das Unternehmen nicht unterstützen kann. Von den 160 Angestellten haben bereits viele eine Beschäftigung gefunden. Die Stubaitalbahn, die von einer Münchener Gesellschaft geführt wird, hält ihren Betrieb aufrecht.

Eisenbahnpläne in Zentralafrika. (Aus einem Bericht des englischen Vizekonsuls Pisar in Kapstadt.) Zwischen Kapstadt und Bukama am Oberlauf des Kongo, der dort Lualaba heißt, besteht bereits eine Verkehrsverbindung. Von hier an ist der Strom schiffbar. Die Schiffahrt ist jedoch durch Sandbänke erschwert. Deshalb soll die Bahn 85 km flußabwärts verlängert werden. Zugleich kann man damit Kohlenfelder bei Bukama erschließen, die auf die Entwicklung des Bezirkes Katanga große Bedeutung erlangen können. Die Vorarbeiten sind bereits erledigt, der Bau soll baldigst beginnen.

Die Arbeiten an der Bahn durch Benguela in Portugiesisch-Westafrika sind wieder aufgenommen. Doch kann vorläufig nicht viel getan werden, weil es schwierig ist, Baustoffe zu erhalten.

Die geplante Bahn quer durch den Süden des Kongostaates bis nach dem Bezirke Katanga, die namentlich reiche Gummigebiete erschließen würde, ist vor mehreren Jahren kaum zu erwarten. Sie soll in Stanley Pool auf den Unterlauf des Kongo stoßen und hier an die Bahn nach Boma an der Mündung anschließen.

Ein anderes ernsthaftes Projekt betrifft eine Bahn zwischen dem Kongo und Nil. Diese soll den Kongo nördlich des Aequators verlassen, unterwegs Goldfelder erschließen und etwa bei Radjaf, 1800 km oberhalb Khartum, den Nil erreichen, der bis hierher schiffbar ist. Auf 500 km sind die Vorarbeiten bereits fertig.

In Portugiesisch-Ostafrika sind mehrere Linien in Aussicht genommen. In der Provinz Gasa soll der Hafen Inhambane mit Lorenço Marques an der Delagoa-Bai durch eine Küstenbahn von 400 km Länge verbunden und damit das ganze reiche Küstengebiet aufgeschlossen werden. In Lorenço Marques sind in Verbindung hiermit umfangreiche Hafen- und Dockanlagen geplant. Zwei andere Linien sind Stichbahnen in der Provinz



Mozambique und sollen in Quelimane und Lumbo, gegenüber der Insel M. ihren Anfang nehmen. Die Gesamtkosten sind auf 15 Mill. Pfd. Sterl. (z. Zt. etwa 3 Milliarden M.) geschätzt. (Railway Age 1920, Nr. 15.) Dr. G—l.

Bahnbauten.

Appenzell, Schweiz. Die Stadt beabsichtigt eine Straßenbahnverbindung Appenzell—Sonnenalb zu errichten.

Duisburg. Das Eisenbahnbetriebsamt I vergibt Gleisunterhaltungs- bzw. Umbauarbeiten. Die Verdingungsunterlagen werden im Zimmer Nr. 6 — gegen Entrichtung von 8 M. in bar — verabfolgt.

Frankfurt a. M. Zur Herstellung neuer Anschlußgleise im Osthafen, zwischen Ratsweg und Lahmeyerbrücke, sollen aus dem Osthafenfonds 15 000 M. zur Verfügung gestellt werden.

Geestemünde, Hann. Die städtischen Kollegien beschlossen den Bau einer Industriebahn in der Schultz- und Industriestraße.

Gelsenkirchen. Der Aufsichtsrat der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft beschloß den zweigleisigen Ausbau des Straßenbahnnetzes in Bochum und den Außenbezirken.

Herrenberg, Württbg. Die Eisenbahn-Generaldirektion hat die Arbeiten für das zweite Gleis und den Grunderwerb, insbesondere für die Strecke Nufringen—Herrenberg soweit gefördert, daß die Bauarbeiten im kommenden Frühjahr vergeben werden können.

Kornwestheim, Württbg. Die Nachbargemeinden Ludwigsburg, Stammheim, Eglosheim, Marbach und Aldingen beabsichtigen den Bau einer Straßenbahn und haben sich zu diesem Zweck zu einem Gemeindeverband zusammengeschlossen.

Lübeck. Die Bürgerschaft bewilligte für den Ausbau der Hafenverbindungsbahn und des Konstinbahnhofes den Betrag von 475 000 M.

Stendal, Prov. Sa. Die Stadtverordneten bewilligten die Mittel für den Bahnbau Darnewitz—Bismark.

Wittenburg, Mecklb.-Schwer. Die Bahnbaukommission beschloß, mit dem Bahnbau Schwerin—Wittenburg—Boizenburg im Frühjahr 1922 zu beginnen.

Straßenbahnen.

Vereinfachte Fahrgeldablieferung. Die finanzielle Notlage, in der sich heute die meisten Straßenbahnen befinden, zwingt die Betriebsleitungen in erhöhtem Maße zu Sparmaßnahmen auf allen Gebieten. In dieser Hinsicht darf auch an den Verwaltungskosten nicht vorbeigegangen werden. Diese können durch zweckmäßige Vereinfachungen der Verwaltungsarbeiten nicht unerheblich vermindert werden. Inwieweit dies gelingen kann, zeigt eine Vereinfachung, die die Nürnberg-Fürther Straßenbahn in dem Geldverkehr mit ihren Schaffnern zur Durchführung gebracht hat.

Vor der Vereinfachung erhielten die Schaffner die Fahrscheine je nach Bedarf unter Belastung auf ihrem Fahrscheinkonto und mußten die sich nach ihren täglichen Berichten ergebenden Einnahmen täglich in der Weise abliefern, daß sie die Einnahmen samt Fahrbericht am gleichen Tage noch in einem verschlossenen Säckchen in einen, im zuständigen Werk (Bahnhof) befindlichen Mauerschrank (nach Art eines Briefkastens) warfen. Der Mauerschrank wurde an jedem Tage von zwei Beamten entleert und der Inhalt nach Feststellung der Stückzahl der Säcke mit einem Bericht des Vorstehers des betreffenden Werkes in einer verschlossenen Tasche, zu der nur der Werkaufseher und die Hauptkasse Schlüssel führten, an die Hauptkasse eingeliefert. Hier erfolgte die Nachzählung. Die Ablieferungen wurden sodann den Schaffnern auf ihrem Fahrscheinkonto gutgeschrieben.

Dieses Verfahren wurde wie folgt geändert:

Die Schaffner liefern nicht mehr ihre täglichen Einnahmen ab, sondern sie kaufen sich den jeweiligen Bedarf an Fahrscheinen bei ihrem Werk. Damit sie aber beim erstmaligen Kauf den Betrag nicht aus Privatmitteln auslegen müssen, wird ihnen die erste Fahrscheinlieferung auf Kredit gegeben. Die weiteren Fahrscheine sind dann jeweils bar zu bezahlen aus den inzwischen gemachten Einnahmen. Die bisher schon geführten Fahrscheinkonten für die Schaffner werden weiter geführt. Die die Fahrscheine verkaufenden Werke haben ihre täglichen Einnahmen am folgenden Tag bis spätestens 10 Uhr vormittags an die Hauptkasse abzuliefern und hierbei als Lieferschein die Durchschrift des Einnahmebuches (s. Abb.), in dem jeder Schaffner seinen Kauf bestätigen muß, mit abzugeben. Die Fahrberichte sind nach wie vor von den Schaffnern täglich zu erstatten und abzuliefern, wodurch die ganze Fahrscheinbewegung bei den Schaffnern für die Verkehrsstatistik erfaßt werden kann.

Um die Fahrscheingelder, die von den Schaffnern vereinnahmt werden, baldigst hereinzubringen, muß jeder Schaffner Fahrscheine kaufen, sobald seine Einnahme eine bestimmte Höhe überschreitet. Zum mindesten hat in jeder Woche einmal Fahrscheinkauf stattzufinden. Hierüber wird strenge Kontrolle geübt. Im Falle der Erkrankung oder Beurlaubung mit einer Dauer von über drei Tagen müssen die vereinnahmten Fahrgelder durch Kauf einer entsprechenden Fahrscheinmenge abgeliefert werden.

Dieses Abrechnungsverfahren führte zu einer nicht unbedeutenden Beamtenersparnis. Während z. B. zur Führung der Kontenbücher vorher acht Beamte nötig waren, genügen heute infolge der bedeutenden Vereinfachung zwei Beamte. Auch an den sonstigen Verwaltungskosten konnte gespart werden, so daß der Zinsenverlust, der infolge der Stundung der ersten Fahrscheinbeträge anfällt, mehr als ausgeglichen wird. Die Vorteile der Einrichtung wurden gehoben durch Einführung des Scheckverkehrs bei einer Anzahl Schaffner. Diese haben bei einer Bank ein laufendes Konto errichtet und kaufen die Fahrscheine nur auf dem Wege des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Oberstadtsekretär Eichler.

Abgang: Seite

Datum der Abgabe		Abgegeben an Konto Nr.	Pf. Direkt				Pf. Umsteig				Pf.				Pf.				Empfangsbestätigung des Schaffners	Betrag		Gesamt-Betrag		Schecks	Bemerkungen
Monat	Tag		Anzahl	Serie	Nummer	Gesamtzahl	Anzahl	Serie	Nummer	Gesamtzahl	Anzahl	Serie	Nummer	Gesamtzahl	Anzahl	Serie	Nummer	Gesamtzahl		Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	
Übertrag:																									

Verkaufsbuch der Werke.

„Junge, willst du weg!" (Reichsgerichtsentscheidung.) Der am 28. Februar 1911 geborene Kläger kam beim Besteigen eines Straßenbahnzuges der Großen Berliner Straßenbahn zu Fall; dabei wurde ihm ein Bein abgequetscht. Seiner im Rahmen des Haftpflichtgesetzes erhobenen Klage auf Zahlung von 2201 M. Kosten der Heilung und für ein künstliches Bein sowie auf Feststellung der weitergehenden Schadenersatzpflicht der Beklagten hat das Landgericht Berlin zu drei Vierteln stattgegeben und zwar zum bezifferten Anspruche nur dem Grunde nach. Das Kammergericht hat den Anspruch auf Zahlung in voller Höhe dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die weitergehende Schadenersatzpflicht der Beklagten im Umfange des § 3a des Haftpflichtgesetzes ebenfalls im vollen Umfange festgestellt.

Das Reichsgericht hat die Revision der Beklagten zurückgewiesen. Da der Kläger beim Bahnbetriebe der Beklagten körperlich verletzt worden ist, so haftet die Beklagte auf Schadensersatz, sofern sie nicht nach § 1 Haftpflichtgesetz beweist, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Das Berufungsgericht hat diesen Beweis nicht für geführt erklärt und folgendes festgestellt: Der Kläger sei laufend auf den mäßig fahrenden Bahnwagen aufgesprungen, habe bereits mit einem oder sogar mit beiden Füßen auf dem Trittbrette gestanden und sich mit beiden Händen an den dazu dienenden Dachstützen festgehalten, und er würde auch bei seiner Gewandtheit ohne fremde Hilfe die Plattform bestiegen haben, wenn der Schaffner nicht eingegriffen hätte; der Schaffner B. habe ihm nämlich zugerufen: „Junge, willst du weg" und habe, als er sich an beiden Stützen festgehalten habe, zu ihm eine Handbewegung gemacht, wie wenn er ihm sagen wollte, er solle den Wagen verlassen. Diese Feststellungen beruhen auf prozeßgerecht gewürdigten Zeugenaussagen, deren Würdigung von der Revision vergeblich beanstandet wird.

Auch in der rechtlichen Beurteilung der getroffenen Feststellungen kann kein Rechtsverstoß gefunden werden. Das Berufungsgericht spricht den Kläger keineswegs von jedem Verschulden frei, wobei es dessen Einsicht zur Erkenntnis der Gefährlichkeit seines Tuns unterstellt, und findet ein solches nur darin, daß der Kläger den von der Haltestelle erst wenige Meter entfernten Bahnwagen während der Fahrt bestieg. Aber es hält diesem Verschulden des damals noch nicht acht Jahre alten Klägers das unverständige und sogar gegen die Dienstanweisung vom 1. September 1910 verstoßende Eingreifen des Schaffners gegenüber, wonach Fahrgäste nicht während der Fahrt zum Abspringen aufgefordert, sondern gegen das Verlassen des Wagens während der Fahrt gewarnt werden sollen; dieses Eingreifen habe die Betriebsgefahr des Bahnverkehrs wesentlich erhöht und sei schließlich die ausschlag-

gebende Ursache dafür geworden, daß der bereits auf den Wagen aufgesprungene Kläger wieder rücklings vom Trittbrette gefallen ist. Diese Beurteilung ist rechtlich nicht zu beanstanden. (Aktenzeichen VI. 78/21, Wert des Streitgegenstandes in der Revisionsinstanz: 16 000—18 000 Mark.)

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen A.-G. Wenn auch die Ergebnisse des laufenden Jahres es ermöglichen, wieder einen Teil der Unterbilanz aus den Vorjahren zu tilgen, so hält die Verwaltung es doch im Interesse einer baldigen Gesundung des Unternehmens für erforderlich, eine Zusammenlegung des Aktienkapitals vorzunehmen, um dadurch die Unterbilanz endgültig zu beseitigen und auf diese Weise wieder zur Verteilung von Erträgnissen zu kommen. Die Verwaltung wird demnächst dahingehende Anträge stellen.

Münchener Straßenbahnen. Eine Erhöhung des Straßenbahntarifes ist ab 1. November eingetreten. Zwei Teilstrecken kosten jetzt 1 M., über zwei Teilstrecken 1,30 M. An Werktagen nach 8 Uhr abends und an Sonntagen kosten auch zwei Teilstrecken 1,30 M. Nach 11,30 nachts Einheitstarif 2 M.

Kraftfahrwesen.

Bereifung der Radkränze von Fahrzeugen. (Erl. d. Min. d. öff. Arb. vom 31. März 1921 III. B. 12. 149c C. M. d. ö. A.) Die Verordnung vom 22. Dez. 1915 (R.G.Bl. Nr. 186) gibt den höheren Verwaltungsbehörden die Möglichkeit, für Lastkraftfahrzeuge von der Vorschrift im § 3 Abs. 2 der Verordnung vom 3. Febr. 1910/21. Juni 1913, nach der die Radkränze der Fahrzeuge mit Gummi oder einem anderen elastischen Stoff bereift sein müssen, Befreiung zu gewähren. Wenn es auch im Interesse der Wegeunterhaltungspflichtigen wünschenswert ist, daß die höheren Verwaltungsbehörden von dieser Ermächtigung im allgemeinen keinen Gebrauch mehr machen, so wird doch eine gelegentliche Anwendung der Verordnung in den Fällen nicht zu vermeiden sein, in denen die Zurückziehung oder Versagung der Erlaubnis zur Verwendung von Eisenbereifung (vgl. Erlasse vom 5. November 1919 III B. $\frac{\text{12. 935. C. M. d. ö. A. —,}}{\text{II. d. 5780 M. d. J.}}$ vom 9. März 1920 — $\frac{\text{III. B. 12. 198 C. M. d. ö. A.}}{\text{II. d. 710 M. d. J.}}$ — und vom 21. Oktober 1920 — $\frac{\text{III. B. 12. 1032. Ca. M. d. ö. A.}}{\text{II. d. 3535 M. d. J.}}$ — zu besonderen Härten führen würde. Es handelt sich dabei besonders um Fälle, in denen die Wegeunterhaltungspflichtigen die Befreiung selbst beantragen, ferner um leichte Zugmaschinen (sogenannte Trecker) und Anhänger sowie um das gelegentliche Schleppen gewöhnlicher, also eisenbereifter Fuhrwerke durch Kraftfahrzeuge.

Da wegen dieser Umstände die Verordnung vom 22. Dezember 1915 noch nicht aufgehoben ist, ersuchen wir die höheren Verwaltungsbehörden, von der ihnen nach dieser Verordnung zustehenden Ermächtigung in Zukunft in folgender Weise Gebrauch zu machen: 1. an gewöhnlichen Lastkraftwagen (Triebwagen mit Güterladeraum) bis zu 9 t Gesamtgewicht ist Eisenbereifung nicht mehr zu gestatten; es sei denn, daß der Wegeunterhaltungspflichtige als Eigentümer des Fahrzeugs die Zulassung der Eisenbereifung beantragt und durch die Verwendung dieser Fahrzeuge eine Verschlechterung der Straße nicht zu befürchten ist. Die Zulassung gilt in solchem Falle nur für den Verkehr auf Wegen des betreffenden Wegeunterhaltungspflichtigen.

2. An Straßenspreng- und Straßenreinigungsmaschinen, die für Zwecke des Wegeunterhaltungspflichtigen ausschließlich auf dessen Wegen verkehren, ist Eisenbereifung zu gestatten.

3. An Treckern, d. h. leichten Zugmaschinen ohne Güterladeraum von weniger als 4,5 t Gesamtgewicht in betriebsfertigem Zustand und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 8 km in der Stunde, kann bei Verwendung in land-, forstwirtschaftlichen und ähnlichen Betrieben Eisenbereifung gestattet werden.

4. An Zugmaschinen von mehr als 4,5 t und weniger als 9 t Gesamtgewicht ist Eisenbereifung nur mit Zustimmung der Wegeunterhaltungspflichtigen und gegebenenfalls nur unter den von diesen verlangten Bedingungen zu gestatten. Die Höchstgeschwindigkeit kann auf 8 km in der Stunde beschränkt werden. Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift ist die Erlaubnis zurückzuziehen.

5. Anhänger von Kraftfahrzeugen müssen grundsätzlich mit Gummi oder einem anderen elastischen Stoff bereift sein. Ausnahmen können vorläufig noch zugelassen werden:

a) für bereits vorhandene eisenbereifte Kraftfahrzeuganhänger bis längstens zum 1. Oktober 1921,

b) im Falle gelegentlichen Schleppens: für einzelne gewöhnliche, für tierischen Zug eingerichtete Fuhrwerke oder für bestimmte Arten solcher Fuhrwerke, z. B. Möbelwagen,

c) für Anhänger zur Langholzbeförderung mit Zustimmung der Wegeunterhaltungspflichtigen, gegebenenfalls nur unter den von diesen verlangten Bedingungen.

Zu der Bestimmung unter 5a bemerken wir, daß es den höheren Verwaltungsbehörden anheimgestellt bleibt, mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Bezirks einen früheren Zeitpunkt festzusetzen.

Neu einzustellende Anhängewagen müssen ausnahmslos mit Gummi oder einem anderen elastischen Stoff bereift sein.

Bei Anwendung der Bestimmung unter 5b bleibt es den höheren Verwaltungsbehörden überlassen, bestimmte Arten von Fuhrwerken allgemein zuzulassen (z. B. Möbelwagen) oder einzelne Fuhrwerke dauernd zuzulassen oder jede einzelne Fahrt besonders zu genehmigen. Bei der Auslegung des Ausdrucks „gelegentlichen" Schleppens bitten wir tunlichstes Entgegenkommen zu zeigen, falls keine größere Geschwindigkeit als 8 km in der Stunde entwickelt wird.

In den unter 5c genannten Fällen dürfte im allgemeinen nur die Genehmigung des einzelnen Fuhrwerks für genau bezeichnete Fahrten in Frage kommen.

Verschiedenes.

Billiges Licht für Eisenbahnstationen. Die ständig wachsenden Kosten für Anlage und Verwendung elektrischen oder Gasglühlichtes haben schon seit langem die Beleuchtungsindustrie zum Bau von selbständigen, von Elektrizitäts- oder Gaswerk unabhängigen Apparaten veranlaßt. Die verschiedenen hierbei zur Verwendung gelangenden Brennstoffe wie Petroleum, Spiritus, Karbid usw. werden jedoch zumeist in unverdünntem Zustande verbraucht, und da bei der allgemeinen Teuerung auch die Preise für diese Stoffe dauernd anziehen, so wird auch die Wirtschaftlichkeit dieser Beleuchtungsapparate beeinträchtigt.

Um so mehr ist deshalb eine Neuerung auf diesem Gebiet zu begrüßen, bei der der Brennstoff aus Benzin leichten spezifischen Gewichtes gewonnen wird, das mit Wasser vermischt ein Leuchtgas hellster Intensität, das Brillantgas, erzeugt und gleichzeitig auch zum Kochen verwendet werden kann. Der Brillantgasapparat ist in einer älteren Bauart bereits vor dem Kriege von der preußischen Staatsbahn erprobt und günstigst beurteilt worden, er eignet sich insbesondere für Eisenbahnstationen, die keine Möglichkeit haben, sich an ein Gas- oder Elektrizitätswerk anzuschließen, oder mit Rücksicht auf die hohen Anlage- oder laufenden Kosten von einem solchen Anschluß absehen müssen.

Die neuerlich von der Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein, Berlin, auf einer ihrer thüringischen Bahnen vorgenommenen Versuche haben die günstigen Ergebnisse der Staatsbahn und die sparsame Betriebsweise des Apparates vollauf bestätigt; bei der kleinen, nur vier Lampen (für Innen- und Außenbeleuchtung) umfassenden Anlage ergaben sich als Preis für die Brennstunde einer 50kerzigen Lampe nur rd. 12 Pf., während die Kosten einer Brennstunde für Gas, Elektrizität, Spiritus oder Petroleum mindestens 23 Pf. und mehr betragen. Der Apparat arbeitet sehr exakt, gebraucht nur geringe Bedienung und wird gebrauchsfertig mit allem Zubehör und ausführlicher Gebrauchsanweisung geliefert.

Holzeinkauf. Durch das anscheinend unaufhaltsame Steigen der Schnittholzpreise gestaltet sich die Frage des Rundholzeinkaufs sehr schwierig. Niemand weiß, wie Schnittholz, Schwellen und Telegraphenstangen bewertet werden, wenn diese Erzeugnisse aus Rundholz im nächsten Jahre auf den Markt kommen. Dieser Frage ist ein Sonderheft der „Holzwelt"-Berlin gewidmet. Neben einem Umblick auf dem Holzmarkt aus allen deutschen und benachbarten Holzgebieten wird die Zufuhr von Holz aus Polen, Danzig und den östlichen Randstaaten und der Absatz im holzverbrauchenden Ausland behandelt. Aus dem sonstigen reichen Inhalt sei noch auf die technischen Neuerungen der Sägeindustrie in bezug auf Kugellager und Gatterlehren hingewiesen. Das Sonderheft ist 116 Seiten stark und für 3 M. (ausschließlich Porto, Ausland Valuta-Aufschlag) zu beziehen.

Preiserhöhung für elektrotechnisches Hochspannungs-Porzellan. Die Vereinigten Porzellan-Isolatoren-Werke haben die trotz mehrfacher Lohnerhöhung und Steigerung der Gestehungskosten seit 1 Mai v. J. allgemein nicht veränderten Preise für elektrotechnisches Hochspannungs-Porzellan mit Wirkung ab 1. November d. J. um 25 v. H. erhöht. Einzelne Grundpreise für Gegenstände schwierigerer Fabrikation wurden außerdem einer Berichtigung unterzogen.

Die Kraftversorgung Jütlands. Die dänische Regierung hatte im vorigen Jahr einen Ausschuß eingesetzt, der untersuchen sollte, wie weit es möglich wäre, Dänemark durch Ausnutzung seiner Wasserkräfte mit elektrischer Kraft zu versorgen. Der Ausschuß hat eine Reihe von Plänen untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß es wirtschaftlich vorteilhaft wäre, auf Jütland sieben große Kraftwerke mit einer Jahresleistung von 27 Mill. KW/Std. anzulegen. Die Werke sollen bei Raunstrup, Vestbirk, Holstebro, Bur, Ahlersgaard-Skjern, Karlsgaarde und Ansager erbaut werden, wo die Verhältnisse so günstig sind, daß der dort erzeugte Strom mit Dampfzentralen in Wettbewerb treten kann. Der durchschnittliche Erzeugerpreis dieser Werke würde 10 Oere die KW/Std. betragen, die Baukosten werden auf 30 Mill. Kronen geschätzt. Ein besonderer Vorteil des Planes wäre es, daß er Arbeitsgelegenheit für zahlreiche Arbeitslose gibt. Der Ausschuß empfiehlt schließlich, die Zentralen nicht durch den Staat bauen zu lassen, sondern den beteiligten Gemeinden Bauzuschüsse zu gewähren.

Vereinsmitteilungen.

Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V., Berlin SW 11, Dessauer Straße 1.

Die Streckenreinigung bei Straßenbahnen. Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat auf Veranlassung der Städtischen Straßenbahn Dresden, der vorsitzenden Verwaltung seines Ausschusses E, eine Umfrage bei seinen Mitgliedern über die Arbeits- und Dienstverhältnisse bei der Streckenreinigung der Straßenbahnen veranstaltet. Das Ergebnis ist folgendes:

Nach den eingegangenen Antworten lassen sich die unter den Begriff der Streckenreinigung fallenden Arbeiten und Dienstvorrichtungen in vier Gruppen zusammenfassen.

I. Ausstoßen der Rillen, Abfahren des anfallenden Kehrichts, gegebenenfalls Reinhaltung der Straßendecke im Gleisbereich,
II. Auskehren der Weichen, Schmieren der Kurven, Sandstreuen auf starken Gefällen,
III. gründliche Reinigung der Weichen und Weichenkästen und der Schienenentwässerungen,
IV. Nebenarbeiten (Reinigung der Haltestellen- und Richtungsschilder, der Wartehallen usw.).

Bei 120 Verwaltungen (von 140 überhaupt eingegangenen Antworten) werden die vier Arbeitsgruppen von *einer* Arbeitskraft allein je nach Erfordernis und nach eigenem Ermessen ausgeführt. Das Gleisnetz wird in *Bezirke* eingeteilt, deren *Größe* außerordentlich *verschieden* ist. Scheidet man die Verwaltungen aus, deren Netz überhaupt nur aus ein oder zwei Bezirken besteht, so schwankt die Größe der Bezirke zwischen 3 bis 12 km einfaches Gleis, die Anzahl der dazugehörigen Weichen zwischen 10 bis 35. Für die Kurven lassen sich Durchschnittsgrenzwerte nicht feststellen. Die am häufigsten vorkommenden Größen sind 5 bis 7 km Gleis mit 15 bis 25 Weichen. Eine Unterstützung des Wärters durch weitere Arbeitskräfte findet meistens nur im Winter bei Schneefall und bei starkem Laubfall statt. Die *Arbeitszeit* des Wärters erstreckt sich bei keiner Verwaltung über die ganze tägliche Betriebsdauer, sie beginnt nur bei einzelnen Verwaltungen mit oder vor Betriebsbeginn, bei der Mehrzahl der Verwaltungen morgens 7 Uhr und enthält meistens eine zwei- bis dreistündige Pause. Hinsichtlich der Häufigkeit der Ausführung der Arbeiten in den einzelnen Arbeitsgruppen ist *besonders bemerkenswert*, daß die Gruppe I (Ausstoßen) bei fast allen Verwaltungen nur zwei- bis dreimal wöchentlich erfolgt. Gruppe II (Auskehren der Weichen, Sandstreuen) wird überall täglich, wenn erforderlich sogar mehrmals, vorgenommen. Gruppe III (Reinigung der Weichenkästen usw.) alle zwei bis drei Wochen. Ein fester Plan, nach dem der Wärter die Arbeiten vorzunehmen hat, scheint jedoch bei keiner Verwaltung zu bestehen.

Bei den verbleibenden 20 Verwaltungen, unter denen sich die größten, wie Berlin, München, Leipzig, Köln, Hannover, Frankfurt a. M. und fast alle großen Unternehmen (Kiel, Bonn, Bremen, Crefeld, Essen, Königsberg, Nürnberg, Offenbach, Plauen, Regensburg) befinden, ist eine Arbeitsteilung zwischen den vier Arbeitsgruppen vorgenommen und zwar in den meisten Fällen in der Weise, daß die Arbeiten der Gruppe I von besonderen Kolonnen, meistens Drei-Mann-Kolonnen, oder durch Reinigungswagen ausgeführt, während die der Gruppen II, III und IV durch einzelne Wärter vorgenommen werden.

Das Ausstoßen erfolgt auch hier in der Regel zwei- bis dreimal wöchentlich (Frankfurt a. M. nur alle 12 bis 14 Tage). Je nach der Größe des Netzes sind nur eine oder mehrere Kolonnen aufgestellt, die nach einem festliegenden Plane die Reinigung vornehmen, so daß die Ausführung jederzeit (durch die Bahnmeister) nachgeprüft werden kann. Die Größe der Bezirke ist nur bei der Großen Leipziger Straßenbahn mit rd. *40 km* angegeben. Bei der Berliner Straßenbahn werden die Arbeiten zu einem großen Teile während der Nacht vorgenommen, im übrigen wird am Tage (während der üblichen Arbeitszeit) ausgestoßen. Reinigungswagen verwenden die Verwaltungen in Köln, Hannover, Nürnberg-Fürth.

In München, Bremen, Regensburg, Offenbach, Königsberg wird das Ausstoßen von der *städtischen Straßenreinigung* mit ausgeführt.

Für die Ausführung der Arbeiten der Gruppen II, III (Weichenreinigung) und IV ist das Netz in Bezirke geteilt, in denen je ein Wärter die notwendigen Arbeiten nach Erfordernis und meistenteils nach eigenem Ermessen auszuführen hat. Die Bezirke umfassen bei den meisten Verwaltungen 30 bis 50 Weichen.

Das Auskehren geschieht täglich mindestens einmal, die gründliche Reinigung (Gruppe III) wird in der Regel alle zwei bis drei Wochen vorgenommen. Die Arbeitszeit erstreckt sich auch hier nicht über die ganze Betriebsdauer und beginnt nicht mit Betriebsbeginn, sondern erst später.

Bei einzelnen Verwaltungen (Frankfurt, Köln, Nürnberg, Königsberg) ist noch eine weitere Arbeitsteilung vorgesehen, so daß nur die Arbeiten der Gruppen II und IV von den Bezirkswärtern ausgeführt werden, während die der Gruppe III (Reinigung der Weichenkästen usw.) durch eine besondere Kolonne (meistens 2 bis 3 Mann) vorgenommen werden, die nach einem festliegenden Plane die Reinigung und Durchsicht der Weichen ausführt. Die *Beaufsichtigung* der Streckenreinigung erfolgt bei der Mehrzahl der Verwaltungen (rd. 70 v. H.) durch die mit der Bahnunterhaltung beauftragten Organe.

Die in der Streckenreinigung beschäftigten Arbeitskräfte befinden sich, außer bei acht Verwaltungen, im Arbeiterverhältnis (zwei Beamtenverhältnis, und zwar Dresden und Danzig, und sechs Angestelltenverhältnis).

Rundschreiben. Der Verein hat folgende Rundschreiben versandt:

1. an sämtliche Vereinsverwaltungen: Nr. 537 am 3. 11. 21 betr.: Deutscher Kommunal-Kalender 1922.
2. an alle Verwaltungen mit elektr. Betrieben: El.-B. 7556/21 am 8. 11. 21 betr.: Liste der Teuerungszuschlage.

Den Verwaltungen, die die Rundschreiben nicht erhalten haben, wird anheimgestellt, sie bei der Geschäftsstelle anzufordern.

Schluß des redaktionellen Teiles.

Wer liefert?

In dieser Spalte wird der Materialbedarf von Mitgliedern des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. sowie des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereins aufgenommen. Antworten, denen für jedes einzelne Angebot 60 Pf. in Briefmarken beizulegen sind, müssen mit der betreffenden Bezugsnummer versehen und „An die Geschäftsstelle der „Verkehrstechnik", Berlin SW 68" gerichtet sein.

1117. — *Tenderlokomotive*, 1,435 m spurig, 3/3 gek., vollkommen betriebsfähig, mit gut erhaltener kupferner Feuerbuchse und bis zu 36 t Dienstgewicht.

Ausgeschriebene Stellen.

(Siehe letzte Seite des Anzeigenteils.)

Bauingenieur. — Badische Lokal-Eisenbahn-A.-G., Karlsruhe.

Mehrere Konstrukteure. — Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen (Rhld.).

Betriebsleiter. — Chiffreanzeige.

Betriebsinspektor. — Chiffreanzeige.

Beachten Sie bitte die „Kleinen Anzeigen" auf Seite L dieses Heftes